

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

36° jaargang nr. 232 - '93/2

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 400,- fr.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 600 fr.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 850 fr.



«NEPTUNUS»

36e jaargang - 36e année nr. 232 - 93/2

Directeur - Directeur :

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Sint-Pietersstraat, 11 - 8460 Oudenburg

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr.

Abonnement : 400 fr. (jaarlijks - annuel) 850 fr. (weldoend -
bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus -
voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache
politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre
de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés
pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming
van de uitgever.

Imprimé en Belgique : «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1993 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :

Willy Bosteels - Sint-Pietersstraat, 11 - 8460 Oudenburg.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 2 juni 1993
juin

Editoriaal

Maritiem België in nood

door Henri Rogie

2

Editorial

La Belgique maritime en détresse

par Henri Rogie

3

Il y a cinquante ans...

Victoire dans l'Atlantique Nord

par J.-M. de Decker

5

Woorden uit de Zeemanskist: Jan-van-gent

door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen

13

L'Amiral Esteva

Un marin qui se trompa de politique!

par Paul Eygenraam

15

De zee en de kunst: Louis Van Den Eynde

door Norbert Hostyn, lic. kunstgeschiedenis
conservator Sted. Musea Oostende

18

La Bataille de l'Atlantique version belge

19

De U-Boten in de slag om de Atlantische Oceaan 1940-1943

door Roger Machielsen

22

Maritiem Panorama

door Henri Rogie

28

Vlaame vissersvloot verliest aan rendement

door Henri Rogie

34

Les Sirènes d'Homère a nos jours

par Henri Rogie

36

Het maritiem embargo

door Jan Demeyere

38

Sally Line te Oostende in de lift

door Henri Rogie

43

Eendracht maakt macht

44

Eurosail Antwerpen 1993

45

De Mercator

48

Taaltips

door Kapitein-ter-zee (b.d.) Paul Marin

49

De Antwerpse naties

Een rode draad doorheen de havengeschiedenis

52

Biografie van de Eerste Meester-Chef

Frans Van Maele

54

La Biographie du Premier Maître-Chef

Frans Van Maele

55

Boekbespreking

De Holle Compagnie (Jan Parmentier)

door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen

56

Hasards de l'Histoire (Albert Crahay)

par J.-M. de Decker

57

Helmen voor Vrede (Roger Rosart - Mon Vanderostyne)

Casques pour la paix (Roger Rosart - Mon Vanderostyne)

58

Info Reserve

Tir groupe pour l'A.O.R.F.N.

par Saint Bernard du Spuikom

59

Div-Mar (R), «Blue Horse» and C°!

par Saint Bernard du Spuikom

60

Info Marine

62

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle

Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift

R. Desaegeer

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

W. Bosteels

Photos - Foto's

Ch. Theys - J. Camps

Lay-out

Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité

Linda Schellinck

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30

400 BEF jaarlijks

600 BEF beschermend

- annuel

- protecteur

850 BEF weldoend

20 \$ buitenland - étranger

- bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaegeer

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, W. Bosteels, E. De Grieck, A. Devreese,

J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, J.-C. Liénart,

H. Rogie, P. Van Damme

EDITORIAAL

MARITIEM BELGIË IN NOOD

Het gaat slecht met maritiem België. Nochtans is een land dat aan de zee grenst geen klein land. Via de oceanen staat het immers open voor de wereld. Een volk dat zich hiervan bewust is, kan geen klein volk zijn. En toch gaat het thans slecht met maritiem België.

Ons land staat immers op een keerpunt. De Belgische vlag verdwijnt van de wereldzeeën. Thans varen nog drie koopvaardischepen onder onze kleur en. In het raam van het Protocol Koopvaardij van 31 december 1988 werd 70% van de ex-Belgische vloot omgevlagd naar het Luxemburgs register. Nog 20% werd aan het buitenland verkocht of vaart onder «flag of convenience».

Zodoende is België uit de internationale scheepvaartstatistieken verdwenen, wat aanduidt dat wij afgeschreven zijn als maritieme natie. Dit laat zich ook gevoelen op het vlak van de internationale arbeidsorganisaties, zoals de UNCTAD en IMO, waar ons land altijd een voorname rol heeft gespeeld. Thans wordt er met België geen rekening meer gehouden bij het nemen van beslissingen die een weerslag hebben op ons concurrentievermogen.

Een gebrek aan efficiënt koopvaardijbeleid is daar de oorzaak van. Seaminded is de Vlaamse Executieve beslist niet, en ook de federale regering heeft niet langer een degelijk scheepvaartbeleid. Hierdoor wordt ook onze scheepsbouwindustrie op de helling gezet. De recente knoeierijen

in verband met het Fonds voor Scheepsbouw en Gimvindus zijn daarvan het sprekend bewijs.

Ook de Vlaamse zeevisserijsector heeft het thans hard te verduren. Ingevolge de nieuwe EG-reglementering betreffende de inkrimping van de visserijvloten zal België op dat vlak drastisch moeten inleveren. Zo zou onze vloot, die nu zo'n 195 bemande vaartuigen telt, weldra tot circa 120 eenheden gereduceerd worden. Zo'n kleine vloot is niet langer leefbaar en net als de koopvaardijvloot is ze aldus met totale ondergang bedreigd.

Over onze traditionele verbinding met Groot-Brittannië hangt het spook van de Kanaaltunnel. De Oostende-Doverlijn, van oudsher verzekerd door Belgische ferries, heeft met zware problemen te kampen. Zowel de toeristische als de commerciële vrachtrafik gaat er gestaag op achteruit en deze neerwaartse trend zal nog verergeren met de opening van de Chunnel. Het is dan ook niet denkbeeldig dat de Belgische vlag ooit van de Kanaalverbinding verdwijnt.

Niet beter is het gesteld met onze militaire marine. Het herstructureringsplan van Defensie minister Delcroix voorziet immers in de halvering van de Zeemacht. Aldus wordt het personeel tot 2.250 manschappen gereduceerd, en de vloot tot 3 fregatten, 2 commandoschepen, 7 mijnenjagers en 4 mijnenvegers herleid.

Van een volwaardige oorlogsmarine die in internationaal verband op efficiënte wijze kan opereren, is er nog nauwelijks sprake. Zelfs haar opdrachten in vredetijd, ten dienste van het land, zal ze niet langer naar behoren kunnen vervullen.

Tenslotte is er nog de progressieve afpakking van ons maritiem onderwijs. De Oostendse Zeevaartschool moest onlangs haar deuren sluiten en de Hogere Radio- en Navigatieschool is er aan haar afbouw begonnen. Het internaat van de Antwerpse Zeevaartschool werd opgedoekt en de opleiding van 3de officier-werktuigkundige afgeschaft. Men denkt er zelfs aan de vorming van alle officieren-werktuigkundigen naar het industrieel hoger onderwijs over te hevelen.

Concluderend is het duidelijk dat maritiem België fel achteruitboort. Hier van zijn alle verenigingen, die zich inzetten voor het propageren van de maritieme gedachte in ons land, ten volle bewust. Volgens hen is het hoogtijd dat ons volk en zijn beleidsverantwoordelijken zeebewuster worden. In ons land moeten zee en scheepvaart de nodige prioriteit krijgen want aan het maritieme is ook het mercantilisme verbonden.

Ook de vzw NEPTUNUS wil haar steentje bijdragen tot deze campagne. Dit zal ze niet enkel doen met de bescheiden middelen waarover zij beschikt, maar ook en vooral met de individuele inzet van al haar leden.

Henri ROGIE

EDITORIAL

LA BELGIQUE MARITIME EN DETRESSE

Rien ne va plus pour la Belgique maritime. Pourtant, un pays situé à la mer ne peut être un petit pays. De par les océans, il est relié au monde entier. Un peuple qui est conscient de ceci ne peut être un petit peuple. Et pourtant, la Belgique maritime est en détresse.

Notre pavillon disparaît des mers du monde. Seuls trois navires marchands sillonnent encore les océans sous nos couleurs. Dans le cadre du Protocole Marine Marchande du 31 décembre 1988, quelque 70% de la flotte ex-belge a été transféré au registre luxembourgeois. Plus de 20% du restant fut vendu à l'étranger ou navigue maintenant sous pavillon de complaisance.

C'est ainsi que la Belgique a disparu des statistiques internationales de la navigation maritime. Autant dire qu'elle n'existe plus comme nation maritime. Cela se vérifie aussi à l'UNCTAD et à l'IMO, organisations internationales où notre pays a toujours joué un rôle important. Actuellement, on n'y tient plus compte de la Belgique pour prendre des décisions qui ont une répercussion sur notre potentiel compétitif.

L'absence flagrante d'une politique maritime efficace en est la cause. L'Exécutif flamand est peu attentif aux problèmes de la mer et notre gouvernement fédéral n'a plus guère le temps de gérer sérieusement notre patrimoine maritime. Il en résulte aussi que notre industrie de construction navale a été réduite à une portion congrue et que l'avenir en ce domaine n'est guère réjouissant.

Il en est de même pour le secteur de la pêche maritime. Les directives de la Commission européenne concernant l'assainissement des flottes de pêche ont pour effet que la Belgique devra réduire l'importance numérique de sa flotte de quelque 40%. Ainsi, elle ne compterait plus qu'environ 120 navires, ce qui est nettement insuffisant pour entretenir un marché viable. Il n'est donc pas impensable que notre flotte de pêche disparaisse à bref échéance, tout comme ce pourrait être le cas pour notre flotte marchande.

Quand aux liaisons traditionnelles avec la Grande-Bretagne, là aussi est menacé notre pavillon. La ligne Ostende-Douvres, assurée depuis le siècle dernier par des ferries belges, se verra sous peu sérieusement concurrencée par le tunnel sous la Manche. Le trafic touristique et commercial de la RTM ne cesse de s'amenuiser et la mise en service du Chunnel pourrait bien sonner le glas pour notre Régie. Ainsi disparaîtrait le pavillon belge des liaisons transmanches.

Il y a aussi notre marine militaire qui n'est guère mieux lotie. Les plans de restructuration des Forces armées élaborés par le ministre Delcroix prévoient de réduire l'importance de la Force Navale de moitié. Ainsi verra-t-on sous peu son personnel réduit à 2.250 hommes et sa flotte à 3 frégates, 2 navires logistiques, 7 chasseurs de mines et 4 dragueurs de mines. Notre marine de guerre ne pourra donc plus remplir ses obligations internationales ni même ses missions au service de la nation.

Enfin, il y a la dégradation progressive de notre enseignement maritime. L'Ecole de Navigation d'Ostende a dû fermer ses portes récemment tandis que l'Ecole Supérieure de Radionavigation est en passe d'être supprimée. L'internat de l'ESNA vient d'être fermé et la formation de 3ème officier-mécanicien supprimée. On y envisage même de confier la formation de tous les officiers-mécaniciens à l'enseignement technique supérieur.

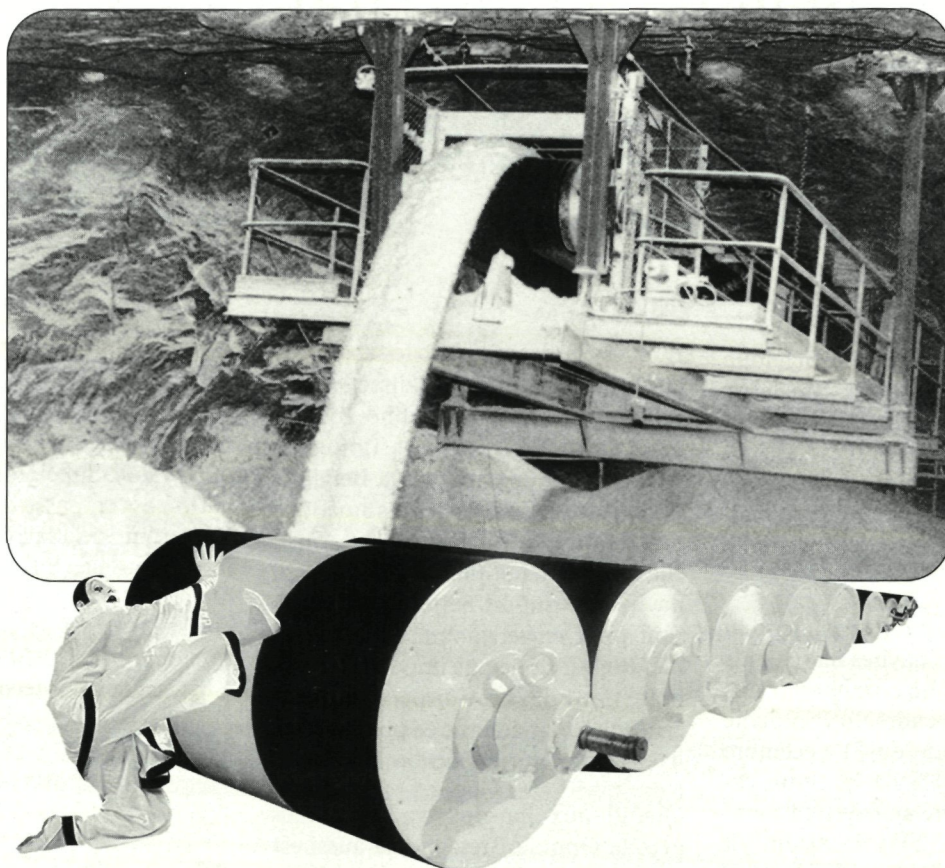
En conclusion, il est clair que la Belgique maritime traverse une grave crise. Toutes les associations qui s'évertuent de propager l'idée maritime dans notre pays en sont conscientes. Aussi déclarent-elles qu'il est grand temps que nos responsables attachent plus d'importance à tout ce qui touche les choses de la mer. Il s'agit là d'une priorité évidente car le maritime est étroitement lié au mercantilisme.

L'asbl NEPTUNUS s'associe entièrement à cette campagne.

Cette action salutaire, elle la mènera non seulement dans la mesure de ses modestes moyens, mais aussi et surtout par la contribution personnelle de tous ses membres.

Henrie ROGIE

TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen
door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en
nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst
de **JOKI trommelmotor** zich als
aandrijving

voor bandtransporteurs en dit onder
de meest extreme omstandigheden

- van 80 mm Ø tot 800mm Ø
- van 0,04 KW tot 132 KW.

Elegant, compact, veilig, geluidsarm,
snel te monteren, betrouwbaar.

Ook u kan uw bandtransporteurs
met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV

Atealaan 3

B - 2270 Herenthout

Tel 014/21 90 16

Fax 014/21 96 39

Il y a cinquante ans...

VICTOIRE DANS L'ATLANTIQUE NORD

C'est au milieu de l'année 1943, en effet, que se situe le tournant décisif de la Bataille de l'Atlantique, de loin la plus importante du deuxième conflit mondial. Un tournant que les Alliés espéraient depuis longtemps et qui se produisit finalement avec une rapidité déconcertante.

Les chiffres sont révélateurs :

Mars 1943 : au cours d'un combat poursuite avec les escorteurs des convois MX-229 et SC-122, les U-boote coulent 21 navires et ne perdent qu'un des leurs.

Avril ; les Allemands perdent 15 sous-marins pour 245.000 tonnes envoyées par le fond.

Mai : On ne déplore ce mois-là que (?) 165.000 tonnes coulées, alors que la Kriegsmarine perd 40 submersibles.

Juin : 17 U-boote sont envoyés au fond pour 18.000 tonnes coulées. C'est la première fois depuis le début de la guerre que la balance penche en faveur des Alliés. La tendance n'allait faire que s'accentuer.

Cela ne ramena malheureusement pas à la vie les milliers de gens de mer et autres hommes et femmes qui avaient péri dans cette campagne mais permettait de penser que la Bataille de l'Atlantique était gagnée et que, si elle devait durer encore quelques mois jusqu'à la victoire finale des Alliés, elle n'entraînerait plus d'aussi importantes pertes humaines.

Winston Churchill, qui dira plus tard : « Les sous-marins furent la seule chose dont j'ai eu vraiment peur pendant la guerre », allait pouvoir souffler un peu. L'Amiral Dönitz, le chef des « loups gris », allait, lui, pouvoir maudire davantage encore Adolf Hitler et l'Amiral Raeder qui n'avaient pas cru - ou trop tard - à l'importance de l'arme sous-marine.

La reconstitution de la flotte sous-marine allemande, interdite par le traité de Versailles, n'avait pu être entreprise qu'après la conclusion du traité naval anglo-allemand de Londres du 18 juin 1935. Et encore ! L'Amiral Raeder, chef de la Marine Allemande, souhaitait porter par priorité ses efforts sur la reconstitution d'une puissante flotte de surface.



En 1939, Dönitz était décidé à frapper un grand coup pour mettre en valeur la flotte sous-marine et accélérer la construction de nouveaux bateaux.

Les sous-marins, il les confia à Dönitz, en lui faisant comprendre que, dans son programme, ils ne devaient jouer qu'un rôle secondaire. Le sous-marin n'était-il pas l'arme des faibles ? La Kriegsmarine renaissante avait des ambitions plus nobles.

Pour Karl Dönitz, qui avait commandé un petit U-boote en Méditerranée en 1918 ; s'était fait couler pour avoir attaqué un convoi trop puissamment armé et avait terminé la guerre dans un camp de prisonniers en Ecosse où il avait eu le temps de réfléchir sur l'avenir de la guerre sur mer, le sous-marin était tout sauf l'arme des faibles. Il était l'arme de l'avenir.

A condition de savoir s'en servir et de disposer des moyens nécessaires.

Jusque là, le sous-marin en avait été réduit à jouer le rôle du « loup solitaire » dans la guerre navale. Pour des raisons d'ordre technique. Faute de bonnes liaisons-radio, son terrain de chasse se circonscrivait à l'entrée des détroits et aux approches des ports où devaient nécessairement passer les navires ennemis. Depuis, le développement des moyens de défense anti-sous-marine : radar, asdic, grenades à forte puissance... avait modifié les règles du jeu. Finie l'époque des attaques isolées en plongée. Pour avoir une chance de causer des dégâts - et de survivre - il fallait désormais attaquer en surface en meutes, de nuit et au grand large, là où la protection aérienne des convois était impossible.

Ce qui signifiait : pouvoir disposer de sous-marins nombreux, de fort tonnage et à grand rayon d'action.

Les débuts des loups gris

Quand le commandant Dönitz arriva à Kiel, en septembre 1935, pour prendre le commandement de l'arme sous-marine du Reich, on était loin du compte. Cette arme ne consistait à l'époque qu'en neuf sous-marins, dont trois seulement étaient susceptibles d'être engagés, avec quelques chances de succès, dans la guerre sous-marine. Avec la fougue de ses quarante-quatre ans, ils se jeta dans la bataille la plus dure qu'il allait livrer de toute sa carrière; celle des crédits. «Il me faut trois cents sous-marins pour réduire l'Angleterre à merci». Il ne les obtint que lorsqu'il était déjà trop tard.

Lorsqu'éclata la deuxième guerre mondiale, le 1er septembre 1939, il ne disposait, encore que d'une cinquantaine d'unités, dont dix-sept seulement opérationnelles, pour affronter les énormes flottes franco-britanniques. De quoi pouvoir donner tout au plus quelques coups d'épingles. Mais il s'était fait écouter et la promesse lui avait été faite de la mise en service de deux sous-marins par mois en 1940 et de treize en 1941. Il avait réussi, en outre, à donner à ses équipages un entraînement et une motivation tels qu'il s'était créé dans le Reich une mystique de l'arme sous-marine qui drainait vers elle l'élite des jeunes officiers et marins. 40.000 candidatures en 1939 pour 2.000 postes à pourvoir.

Au cours des neuf premiers mois d'hostilités, faute d'être en nombre les «loups gris» de Dönitz ne chassèrent pas en meute. Point d'attaques massives contre les convois, mais des attaques isolées contre les bâtiments qui naviguaient en indépendants. Ils en coulèrent plus d'une centaine avant la fin 1939. Et des actions ponctuelles contre certaines grosses unités de la Royal Navy, dont la plus spectaculaire fut le torpillage par l'U-45 de Gunther Prien du cuirassé «Royal Oak» dans la baie de Scapa Flow, repaire jusque là inviolé de la Home Fleet, le 13 octobre 1939.

Le mois de juillet 1940 marqua un premier tournant dans la guerre sous-

marine suite à l'occupation des ports français de la Manche à l'Atlantique. Durant la première guerre mondiale, les sous-marins allemands avaient été lourdement handicapés par le manque de base à proximité de l'Atlantique. Depuis le mois de juin, Dönitz pouvait désormais accueillir ses sous-marins dans tous les ports, toutes les rades d'Europe Occidentale, du Cap Nord à la Bidassoa. L'océan leur était ouvert sans restriction.



Prien, le «Taureau de Scapa Flow», commandant de l'U-47.

Mais les U-boote restaient encore trop peu nombreux pour faire peser, de façon décisive, la balance de leur côté. L'Angleterre, quant à elle, manquait cruellement de navires d'escorte.

L'insuffisance de moyens des deux adversaires rendait la lutte indécise.

Le temps des as

Ce fut pourtant un premier-âge d'or pour les U-boote opérant au large, après que les escortes aient lâché les convois et hors de portée de l'aviation britannique. Le «temps des as», la grande période où les meilleurs sous-marins de Dönitz firent un étalage insolent de leur talent, remportant des succès retentissants. Ils avaient nom : Prien, Kretschmer, Schepke, Bleichrod, Endrass, Schultze... leurs exploits faisaient la une des journaux du Reich, leurs photos s'étaient dans tous les magazines. A leur retour de mission, les reporters de la presse écrite et de la radio assiégeaient les bases sous-marines pour les interviewer et les photographier.

Les plus populaires de ces héros étaient, en février 1941, Gunther Prien, «le taureau de Scapa Flow», qui, en dix-huit mois, avaient envoyé plus de 150.000 tonnes par le fond; Joachim Schepke et Otto Kretschmer qui revendiquaient, chacun plus de 200.000 tonnes. Hitler les avait décorés tous les trois de la Croix de Chevalier avec feuilles de chêne et tous leurs camarades sous-marins les prenaient en exemple.

Seul le petit nombre de sous-marins disponibles pendant ces premiers mois de la guerre sauva la marine marchande alliée de l'anéantissement. Jamais durant cette période les Allemands ne purent en aligner plus de quarante en opération, dont une grosse douzaine seulement pouvaient prendre la mer en même temps. L'habileté qu'ils manifestaient à décoder les messages britanniques et l'adresse agressive de leurs officiers leur permit néanmoins de surmonter ce handicap. Malheur aux navires alliés qui les rencontraient sur leur route.

Le «temps des as» prit brutalement fin en mars 1941 avec la mise hors de combat des trois «grands». Le 7, l'U-47 de Prien fut surpris en surface et coulé par le destroyer «Wolverine». Dix jours plus tard, l'U-100 de Schepke fut éperonné et détruit par le «Vanoc» tandis que, la même nuit, Kretschmer et son équipage furent faits prisonniers lorsque leur U-99 fut coulé par le «Walker». Un quatrième sous-marin, l'U-70 fut détruit, la même semaine par les corvettes «Camellia» et «Arbutus».

Pour les Anglais, ce fut la première lueur d'espoir dans la Bataille de l'Atlantique, si sombre jusque là. Pour les Allemands, ce fut la fin des «jours heureux». Non seulement Dönitz n'était plus en mesure d'aligner plus de cinq grands U-boote en Atlantique Nord, mais il avait perdu ses commandants les plus habiles et les plus audacieux, ses équipages les plus expérimentés. Sous le choc de cette semaine désastreuse, l'Amiral mit fin aux attaques par U-boote isolés. L'extension du «convoyage» par les Britanniques et l'élargissement du rayon d'action des escorteurs dans

l'Atlantique l'incita à adopter une nouvelle tactique: l'attaque de nuit par « meutes ».



Les jours heureux

Les meutes, menace mortelle

L'idée de rassembler le plus grand nombre possible d'attaquants pour rompre les défenses d'un convoi n'était pas nouvelle. Drake l'avait appliquée avec succès, avec les unités rapides de la flotte d'Elizabeth, contre les galions de l'or espagnols. Dönitz l'accommoda au goût du jour. Profitant de leur vitesse de surface et de leur silhouette basse sur l'eau, les sous-marins modernes pouvaient opérer comme des torpilleurs pratiquement invisibles de nuit. Il avait découvert, en effet, deux brèches importantes dans le système de détection sous-marine de l'adversaire. D'abord: l'Asdic, que les Anglais considéraient comme une parade infaillible, ne pouvait déceler un sous-marin en surface; ensuite, le même sous-marin en surface était très difficile à repérer de nuit de la passerelle d'un escorteur.

De ce fait, au cours d'une attaque menée après la tombée du jour, les U-boote pouvaient sans peine échapper à l'écran très lâche des escorteurs et lancer leurs torpilles, à courte distance, sur la masse des navires marchands très proches les uns des autres.

Les deux clés du succès de l'attaque en meutes, la « Dudeltaktik », étaient

d'abord de localiser un convoi et, ensuite, de concentrer contre lui le plus grand nombre de U-boote. Un sous-marin en patrouille apercevait-il un convoi, il ne se lançait pas aussitôt à l'assaut, mais le suivait en signalant sa position du P.C. de Dönitz qui rameutait, alors, les autres bâtiments disponibles. Dès qu'il estimait en avoir un nombre suffisant, l'Amiral les découplait à la curée à la nuit tombante. De manière à permettre à ses commandants les plus habiles de tirer profit de l'obscurité pour se glisser entre les colonnes du convoi et y choisir leur victimes tout à loisir.

Le système présentait, toutefois, un point faible. Les signaux envoyés par l'U-boote chargé de tenir le contact pour indiquer la position du convoi, sa vitesse, et ses changements de route étaient interceptés par les stations gonio alliées et permettaient à l'Amirauté britannique de fixer la position du sous-marin émetteur.



Coup au but.

L'attaque en meute connue, malgré tout, un succès immédiat. Un groupe de U-boote tomba sur un convoi que n'avait pas encore rallié son escorte;

dix des vingt deux navires qui le composaient furent coulés. L'Amirauté riposta en basant des avions et des bâtiments de surface en Islande, pour escorter les convois entre le 35e et le 18e méridiens ouest. A partir de mai 1941, la Marine Royale canadienne, de son côté, assura les escortes dans une certaine mesure entre la côte du Canada et le 35e ouest.

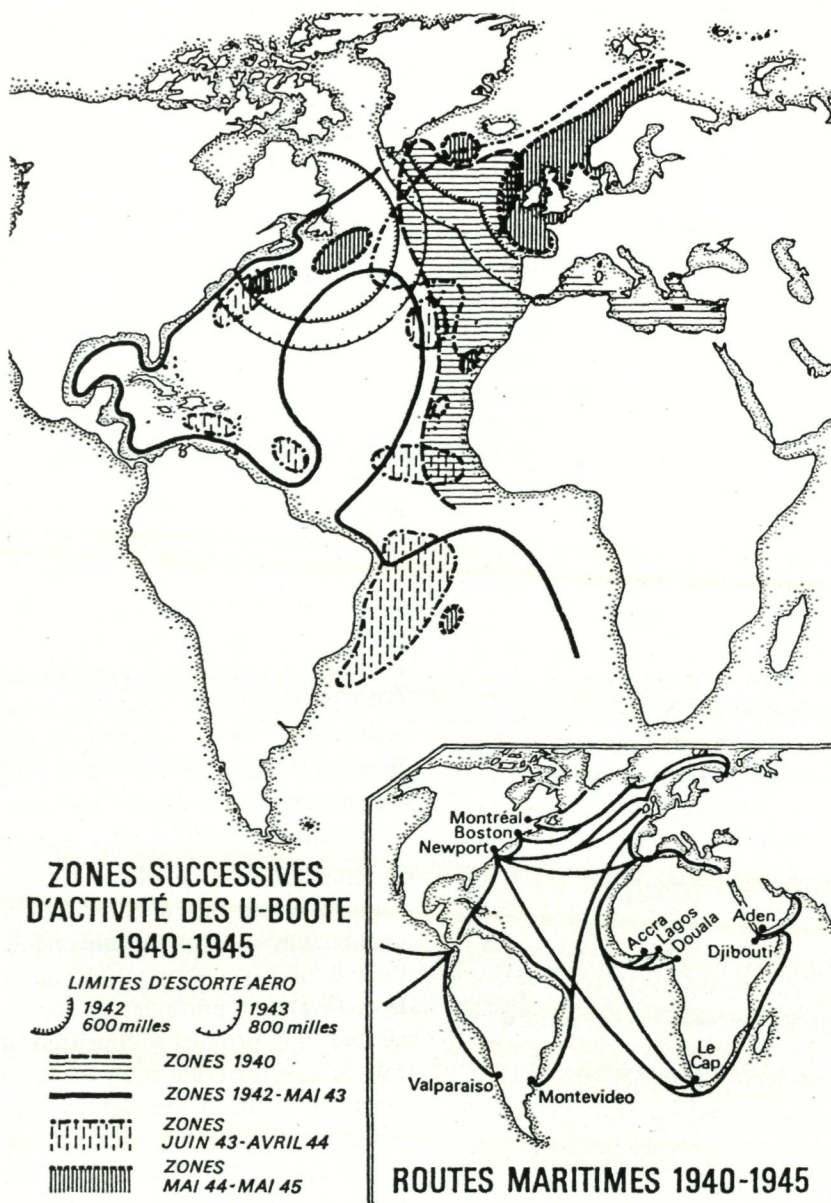
Renforcer les escortes

Des lacunes subsistaient, néanmoins, dans presque tous les domaines de la lutte anti-sous-marins; pénurie d'escorteurs, manque de temps pour entraîner convenablement les équipages, insuffisance d'armes appropriées, retard dans les améliorations technologiques susceptibles de venir à bout des U-boote les plus modernes et de déjouer leur nouvelle tactique.

Ce qui manquait le plus, en fait, c'étaient les avions à grand rayon d'action. On savait qu'un convoi doté d'une double couverture (aérienne et de surface) était pratiquement invulnérable. Le problème consistait à trouver une méthode qui permit de disposer d'avions en permanence pendant toute la traversée. Pour couvrir la zone du milieu de l'Atlantique que ne pouvait atteindre les avions basés à terre, l'Amirauté avait commandé, fin 1941, aux Etats-Unis de petits porte-avions d'escorte, mais il fallut attendre plus d'un an pour que ces bâtiments devinssent opérationnels. Elle tenta aussi, mais sans succès, d'obtenir des américains des bombardiers « Lancaster » à grand rayon d'action.

Il restera toujours jusqu'à la fin 1944 ce qu'on appelé « le trou de l'Atlantique », zone mortelle pour les convois où ils ne bénéficiaient plus d'aucune protection aérienne.

Fin mai 1941 se situe un épisode qui allait pendant cinq jours menacer le système des convois de désorganisation totale. Le cuirassé de 42.000 tonnes « Bismarck » et le croiseur lourd



«Prinz Eugen» firent irruption dans l'Atlantique par le détroit de Danemark. La Royal Navy n'avait pas un seul bâtiment capable de les affronter en combat singulier; il n'y avait pas un navire au monde capable de leur échapper. Tant qu'ils croiseraient dans l'Atlantique, le commerce britannique serait interrompu avec les conséquences dramatiques que cela entraînerait pour les anglais, déjà affaiblis et accablés par le «blitz».

Par bonheur, la mortelle menace fut de courte durée. Après avoir coulé le croiseur de bataille «Hood» et endommagé le cuirassé «Prince of Wales» le 24 mai, les deux navires réussirent à semer les croiseurs lancés

à leur poursuite. Mais après plus de trente deux heures de recherches, le «Bismarck» fut retrouvé par un appareil du Coastal Command, alors qu'il faisait route vers Brest pour y faire réparer ses avaries, et écrasé par l'artillerie et les torpilles de la Home Fleet.

La menace contre le trafic transatlantique restait donc essentiellement liée aux sous-marins. Alors que les chefs d'Etat-Major établissaient déjà leurs plans pour passer de la défensive à l'offensive, il était évident que lorsque l'heure sonnerait, il faudrait disposer d'une grande armée alliée basée en Grande Bretagne pour se lancer à l'assaut du continent et que le gros de

celle-ci et l'essentiel de ses moyens ne pouvaient venir que des Etats-Unis et du Canada. La sécurité sur l'Atlantique était vitale et seule une victoire sur les U-boote pouvait la garantir. On était encore loin du compte!

Lorsqu'en novembre 1941, Hitler donna l'ordre à Dönitz d'envoyer tous ses sous-marins en Méditerranée, les Britanniques bénéficièrent d'un répit bien venu pour renforcer leur système de protection des convois. Mais, au total, le bilan des pertes de navires marchands subie en 1941 était lourd: 1.299 bâtiments (432 coulés par les sous-marins, 371 par les appareils de la Luftwaffe, 84 par les corsaires. 111 par les mines), soit 4.438.558 tonnes. Ce qui dépassait de beaucoup les possibilités de construction alliées.

Les pertes furent encore plus lourdes en 1942: 1.664 bâtiments pour 7.790.697 tonnes. Mais 100 U-boote avaient disparu contre 50 en 1941. La balance, mine de rien, était en train de tourner.

Les Américains entrent en jeu

En effet, suite à l'entrée en guerre des Etats-Unis des facilités de réparation sur le continent américain avaient été accordées à l'Angleterre et, mieux, l'interdiction faite jusque là aux navires américains de pénétrer dans la zone de blocus fut rapportée. C'était ainsi toute la flotte marchande américaine 5 à 6 millions de tonnes - qui venait renforcer la marine britannique. Le poids de cet apport couvrirait de très loin les destructions et la capacité de construction navale des Etats-Unis, chiffrée à quelque 7 millions de tonnes pour l'année 1942 ne laissait, à terme, plus aucune chance de succès à la guerre sous-marine.

D'autant moins que du côté britannique les frégates de chasse aux sous-marins, commandées en 1939 et 1940, commencèrent cette année là à

sortir des chantiers navals. Ces bâtiments possédaient la vitesse et l'autonomie indispensables dans la bataille de l'Atlantique. Jusqu'alors les bâtiments d'escorte ne pouvaient poursuivre les U-boots jusqu'à destruction, leur mission primordiale était de protéger les navires marchands. La mise en service des frégates résolvait le problème. L'Amiral Noble, commandant en chef des Western Approaches, allait pouvoir avec ces navires constituer des groupes de soutien, qui poursuivraient aussi longtemps qu'il le faudrait tout sous-marin détecté, alors que l'escorte normale continuerait à avancer avec le convoi et en assurer la défense rapprochée.

Presque en même temps que les frégates apparurent des armes nouvelles: Asdic perfectionnés, grenade anti-sous-marines plus puissantes à immersion réglable, le «Hedgehog» (hérisson), mortier à canons multiples pouvant lancer vingt-quatre charges explosives, le «Squid» (calmar) qui lançait trois grenades sous-marines à la fois - ces deux armes permettaient au chasseur d'attaquer les sous-marins par l'avant alors que, jusque là, la méthode d'attaque était de lancer les grenades à l'arrière; ce qui présentait l'inconvénient grave de perdre le contact avec la proie pendant la poursuite), projecteurs ultra-puissants à bord des avions, bombes éclairantes qui «transformaient la nuit en jour»; tout un arsenal rendant désormais les attaques de meutes, en surface de nuit, extrêmement périlleuses.

Coté allemand, l'industrie navale se consacrait désormais presque entière-



Sous-marin allemand en opération dans l'Atlantique.

ment à la construction de sous-marins. Dönitz avait fini par obtenir gain de cause auprès de Raeder et d'Hitler. Encore se plaignait-il qu'au lieu de le laisser concentrer ses efforts sur l'Atlantique - le champs de bataille où se gagnerait ou perdrait la guerre-, on lui prenait ses sous-marins pour les mettre sur les convois de l'Arctique, «car il fallait faire plaisir à Staline», ou on les lui détournait en Méditerranée, mer fermée couverte par l'aviation ennemie, car il «fallait faire plaisir à Mussolini».

Quoi qu'il en soit, si l'on défalquait les sous-marins employés à l'entraînement des équipages ou aux essais,

le nombre d'unités disponibles passa de 91 en janvier 1942 à 212 en fin d'année. Mais disponibles ne signifiait pas opérationnels. Il fallait tenir compte, en effet, de ceux qui étaient immobilisés dans les bases, en réparation ou pour entretien; ceux qui étaient en route vers la zones d'opération ou en revenaient. Un tiers seulement du total se battaient en permanence.

La deuxième «Belle époque»

Suite à l'entrée en guerre des Etats-Unis, les capitaines des «loups gris» connurent une seconde «belle époque». Pendant six mois, les Américains se fièrent aux patrouilles aériennes et navales pour protéger leurs navires contre les attaques sous-marines, en dépit de l'expérience des Britanniques qui avait démontré que seule la formule des convois était de nature à limiter les dégâts. Dönitz commença par envoyer cinq de ses plus grands sous-marins (type IX-D, 1340 Tonnes, 27 torpilles, 54 hommes d'équipage, 25.000 milles d'autonomie) à proximité des eaux américai-



Bombardement d'un sous-marin surpris en surface par un appareil du Coastal Command.

nes, puis porta leur nombre à vingt-et-un.

En juin 1942, lorsque les américains se décidèrent enfin à grouper leurs navires en convois, ces U-boote avaient coulé 505 bâtiments. « Nos sous-marins, exulta l'amiral, opèrent si près de la côte des Etats-Unis, que les baigneurs et parfois même des villes entières du littoral assistent à ces tragédies maritimes, dont l'aspect le plus dramatique est la vue des pétroliers en flammes... ».

L'action des U-boote au large des côtes américaines n'entraîna pas seulement des pertes considérables de navires et de matériel importé, elle freina - plus grave - l'arrivée sur le sol britannique des forces destinées à envahir l'Europe. Cette concentration, baptisée du nom de code « Boléro », devait selon les plans se concrétiser par le débarquement de cinq divisions américaines et canadiennes en Grande-Bretagne pour fin 1942. Mais « Boléro » prit un tel retard que moins d'une division était en place au début de 1943. La date du débarquement semblait devoir être repoussée. Tout dépendait, plus que jamais, de l'issue de la lutte qui se livrait dans l'Atlantique.

A partir de janvier 1943 cent vingt-cinq U-boote se livrèrent à la bataille décisive sur cet océan, les autres étaient engagés dans l'Arctique, au large des côtes du Brésil, entre Gibraltar et les Açores et sur la route du Cap au large de l'Afrique. Ils y coulèrent jusqu'à 627.000 tonnes par mois (Mars), obligeant les alliés à stopper les convois vers Liverpool et l'Union Soviétique. Autre coup dur pour les Britanniques : la décision des Américains de cesser de participer à la protection des convois atlantiques, leurs forces de protection s'avérant nécessaires dans le Pacifique. Cette décision arrivait au moment critique où la bataille atteignait son point culminant.

Début mars 1943, le conseiller scientifique de Churchill déclarait : « Nous consommons trois quarts de millions de tonnes de plus qu'il nous en arrive pour le moment. Dans deux mois,



Eclatement d'une charge de fond lancée par un destroyer anglais contre un sous-marin allemand.

nous ne pourrons plus satisfaire nos besoins si cela continue... »

Mais, deux mois plus tard, le chasseur devenait le chassé. En avril, en effet, furent mis en service les porte-avions d'escorte - construits autour d'une coque de cargo - produits enfin en séries aux Etats-Unis, les « baby flat tops ».

Ces bâtiments de 12.000 tonnes, mettant en œuvre quinze avions, allaient permettre de boucher les « brèches » de l'Atlantique situées au delà du rayon d'action des avions basés à terre, ces « brèches » qui constituaient le terrain de chasse de prédilection des U-boote.

Entretemps avait eu lieu la plus formidable confrontation de la bataille de l'Atlantique opposant les 88 navires marchands des convois SC 122 et M229 à deux meutes regroupant 49 sous-marins. En dépit de leurs efforts désespérés, les escortes - parmi lesquelles figuraient les deux corvettes anglo-belges montées par marins de chez nous, la « Godetia » et le « Buttercup » - furent surclassées. L'engagement se solda par la perte de 21 navires, soit 141.000 tonnes et d'un unique sous-marin.

Le tournant était, désormais, bien amorcé. En juillet 1943, 37 U-boote furent coulés pour 86.000 tonnes seulement de cargos torpillés. Puis 20 en août.

A partir de septembre, les Alliés sortirent chaque mois un million de tonnes alors que les « lous gris » ne coulaient plus que 150.000 tonnes.

Promu commandant-en-chef de la Marine allemande avec pleins pouvoirs, Dönitz se trouvait paralysé sans que les chantiers du Reich, bombardés sans répit, puissent augmenter leurs efforts. En 1944, les sous-marins, malgré leurs qualités techniques et le courage de leurs équipages, étaient pratiquement réduits à l'impuissance. Ce n'était plus une lutte mais un sacrifice.

Une fois la bataille de l'Atlantique gagnée un flot incessant de convois, puissamment protégés et pratiquement à l'abri des pertes, amena en Grande-Bretagne les troupes, les canons, les chars et tout le matériel nécessaire à l'attaque directe de la « forteresse Europe ». Le débarquement tant attendu pouvait avoir lieu.

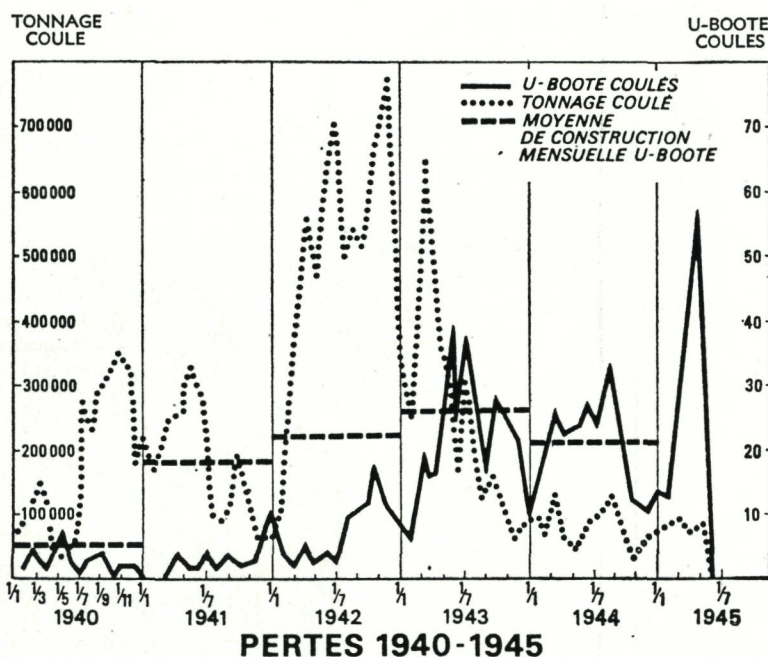
Le bilan de la bataille, la seule de la Seconde Guerre mondiale qui ait duré du premier au dernier jour, était lourd. Du côté allié, elle avait coûté 2.060 navires de commerce pour un total de treize millions et demi de tonnes, ainsi que 175 bâtiments de guerre et on comptait 30.824 morts chez les

marins de commerce et plusieurs milliers dans la Royal Navy et la R.A.F. Coté allemand, 784 U-boote avaient été perdus sur les 1.162 construits et 28.000 sous-mariniers sur 40.900 avaient perdu la vie.

Le sous-marin avait failli, pour la deuxième fois, faire capituler la Grande Bretagne. Si l'Amiral Dönitz avait obtenu plus tôt les trois-cents

sous-marins qu'il réclamait en 1935, le visage du monde, et en tous cas de l'Europe, aurait probablement été fort différent de ce qu'il est aujourd'hui.

J.M. de Decker.



Nieuw!

**Witte badjas met blauw geborduurd logo « Belgian Navy »
(maten : small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- BEF + 50,- BEF portkosten



**L'Assureur
sans Frontières**

**De Verzekeraar
zonder Grenzen**

•

Au service
de vos intérêts
et de votre courtier

•

Voor de behartiging
van uw belangen
en die van uw makelaar

Tour Louise, Avenue Louise, 149
1050 Bruxelles

Louizatoren, Louizalaan, 149
1050 Brussel

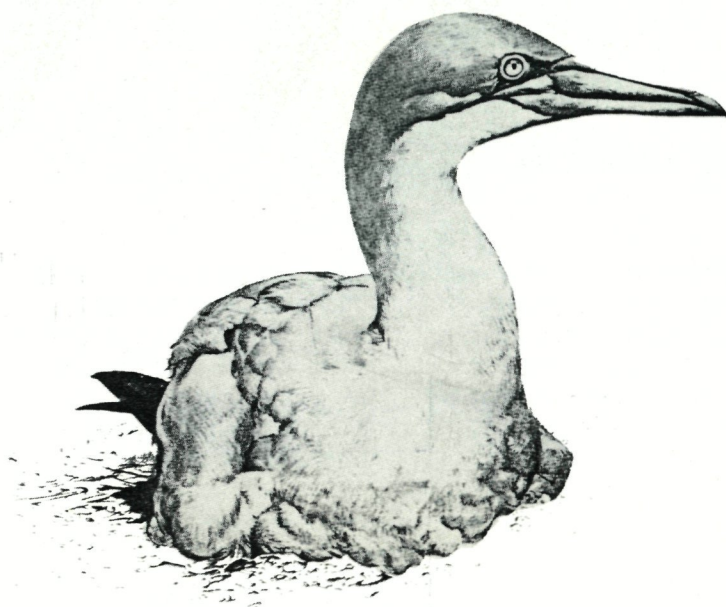
WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

JAN-VAN-GENT

Ver weg boven de Atlantische Oceaan laveren Jan-van-genten tegen de wind in op nauwelijks bewegende vleugels. Zij lopen te boek als SULA BASSANA. In het Engels noemen ze GANNET, in het Frans FOU DE BASSAN en in het Duits BASSSTOLPEL, maar wat hebben ze in godsnaam met GENT te maken.

Jan-van-gent

Sula bassana 90 cm



Een vraag die me regelmatig gesteld wordt is deze naar de oorsprong van de naam Jan-van-gent. Eerst even kennis maken met de vogel. De Jan-van-gent is een van de grotere zeevogels die tot de orde behoort van de ALBATROS en de AALSCHOLVER. Hun domein is de Noord-Atlantische Oceaan maar zij vertonen een min of meer gerichte trek tot West-Afrika. Hun wit verenkleed heeft opvallende zwarte vleugelpunten. De snavel is lang en lichtblauw en ze hebben een gelige kop. Er is geen onderscheid tussen de geslachten.

Tijdens hun eindeloze vliegtochten rusten ze, als ze moe worden, tussen de golven. Ze komen zelden naar land behalve wanneer hun instinct ze naar de verlaten rotspieken en steil uit zee oprijzende kliffen drijft waar ze nestelen. Groot-Brittannië telt 13 Jan-van-

gent kolonies, waarin zich tweederde van de wereldbevolking van deze vogels bevindt.

De bekendste Engelse kolonie is BASS ROCK, op de oostkust van Schotland. Vandaar dan ook de oorsprong van het Franse naam FOU DE BASSAN en het Duitse BASSSTOLPEL en ook het soms in het Nederlands gebruikte BASSAANGANS. Op onze kust zijn het doortrekkers die van september tot december voorkomen en in kleiner aantal van maart tot mei. Het grootste deel van het jaar zijn het tamelijk zwijgzame vogels, maar halen dat weer in tijdens het broedseizoen. Het oorverdovende lawaai van een Jan-van-gentenkolonie, zoals bijvoorbeeld deze van Sint Kilda op de Hebriden (de grootste ter wereld), is mijlen ver in zee te horen. De geluiden die ze uiten klinken als «arrah-arrah».

Jan-van-genten vissen op zeer spectaculaire wijze: vanuit een duikvlucht van soms wel 30 meter storten ze zich met dichtgevouwen vleugels op hun prooi. Op voedselrijke plaatsen vissen ze in groepen. De vissers op onze kust noemen hen «den haringvreter».

Maar van waar komt nu die naam? Volgens de Nederlandse natuurkenner JAAP LOOHUIS is deze te zoeken in de volksetymologie.

In de tijd dat de bewoners van Schotland nog Keltisch spraken noemden zij de bassaangans een YAN BAN. Dat betekende YAN = eerste en BAN = gans, dus «eerste gans».

Zelfs nu nog tellen de Schotse schaapherders hun schapen op oudschotse wijze YAN, TAN, TETHERA, PETHERA enz. een, twee, drie, vier enz. «YAN», «Jan» uitgesproken, staat dus voor «een».



Het is dan ook waarschijnlijk dat onze zeelui, die deze vogels van in vroeger tijden, «YAN BAN GANNET» hebben horen noemen dit mettertijd vernederlandst hebben tot «Jan-van-gent». Er zijn in onze visserstaal een massa voorbeelden van dit soort vernederlandsing, denken we maar aan «Diep» voor Dieppe, «Witzand» voor Quessant, «Engels hoofd» voor Ingolfshofdi en nog zoveel anderen. Hoort U in de toekomst van een Jan-van-gent spreken dan denkt U maar aan die «eerste gans die gannet noemde».

In het Nederlands gebruiken wij het woord «gent» om een mannetjesgans aan te duiden, terwijl in het Engels «gander» de naam is voor een gans en «gannet» die van een «Jan-van-Gent».

Al die namen voeren terug naar een oud-germaans moederwoord dat waarschijnlijk de klanknabootsende naam was van een gansachtige vogel. De geluiden van «Jan-van-genten» en van ganzen zijn ten andere opvallend gelijk.

Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen



G **GOEKINT**
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 51.43.43
Fax (059) 51.44.43

L'AMIRAL ESTEVA

UN MARIN QUI SE TROMPA DE POLITIQUE!

Il y a peu de littérature sur l'amiral français Jean-Pierre Esteva. L'homme est pourtant important par la fonction qu'il exerça et l'influence qu'il eut sur les événements de 1942-45 en Afrique du Nord, en sa qualité de résident général en Tunisie. Il dissipa par sa fidélité à Pétain, l'euphorie née du débarquement anglo-américain au Maroc et en Algérie. La réussite de l'opération « Torch » fit espérer à Londres et à Washington ainsi que dans les pays occupés, une conquête rapide et complète de l'Afrique du Nord, tremplin indispensable pour les opérations ultérieures vers la Sicile et l'Italie.

Là où le chef de l'amiral Esteva, l'amiral Darlan, avait fait un virage à 180 degrés début novembre 1942, et se rallia en peu de temps à la cause des alliés traditionnels, le résident général en Tunisie, demeura fidèle au gouvernement de Vichy et se trouva ainsi contraint d'aider les Allemands.

Les conséquences de ce manque de vues prémonitoires et de cette prise de position malencontreuse, furent énormes. Elles se chiffrent par des dizaines de milliers de morts.

A l'exception de la résistance sporadique organisée par le général Nogues et menée par des régiments se souvenant du drame de Mers El Kébir en 1940, les alliés occupèrent quasi sans coup férir le Maroc, Nogues se ralliant à Darlan. Le général Juin, - futur maréchal de France, - avait remplacé le général Weygand à la tête des forces françaises d'Afrique du Nord.

Après une brève tergiversation et un long entretien avec Darlan, il se rallia lui aussi au général d'armée Henri Giraud que les Américains avaient amené sur place, après une aventureuse évasion de France en sous-marin.

Six jours - Six mois

Mais là où il ne fallut qu'un peu plus de six jours en novembre 1942 pour conquérir le Maroc et l'Algérie, grâce à l'adhésion spontanée des grands responsables français, il fallut dans la suite plus de six mois pour se rendre maître de la Tunisie, l'amiral Esteva n'ayant pas suivi l'exemple de son Chef Darlan. Et pourtant, le passé et la personnalité du résident général en Tunisie n'étaient pas sans prestige. Il le mit au service d'une cause qui n'allait pas tarder à devenir désespérée. Après la libération, Esteva fut condamné par la Haute Cour de Justice à la détention à vie. En 1939 et pendant la drôle de guerre cet officier d'élite avait commandé les forces maritimes françaises du Sud. Depuis l'armistice de juin 1940 il représentait la France en Tunisie. On le trouve à son poste lors de l'opération « Torch » menée de main de maître par le général Eisenhower.

Sa réussite assura aux alliés leur première victoire substantielle à la barbe des Allemands, ouvrant ainsi le second front inlassablement réclamé par Staline.

Vint la riposte. Dès le débarquement anglo-américain en Afrique, les Allemands envahirent le 11 novembre 1942 la zone non occupée de France.

Conformément aux ordres donnés par l'amiral Darlan, amiral de la Flotte en des temps non suspects, l'amiral comte de Larborde saborda à Toulon l'essentiel de ce qui restait des magnifiques escadres françaises après la canonnade de l'amiral anglais Summerville brisant l'escadre de la Méditerranée de l'amiral Gensoul amarré tous feux éteints à Mers El Kébir près d'Oran. L'amiral Esteva n'imita pas son collègue de Laborde à Bizerte. Le 11 novembre 1942, avec une rapidité foudroyante, les Allemands occupèrent la Tunisie et ses ports.

En mai 1940 l'amiral britannique Ramsay avait battu le rappel de tout ce qui, petit ou grand, pouvait naviguer pour embarquer à Dunkerque 220.000 hommes du corps expéditionnaire du général lord Gort, et plus tard les 120.000 Français de la 1ère armée du général Blanchard. Les amiraux Raeder et Doenitz firent réquisitionner dans les ports italiens tout ce qui pouvait tenir la mer pour amener sur place les divisions nécessaires à la défense de la Tunisie. Il fallait non seulement soutenir les arrières de l'Afrikakorps de Rommel en retraite depuis El Alamein, mais aussi garder une tête de pont en Afrique pour s'opposer aux divisions d'Eisenhower et d'Anderson venant de l'Ouest.

Des talents de logisticiens

Les talents de logisticiens des puissances de l'axe se déploieront avec un rare brio et un mérite d'autant plus grand que la wehrmacht était plongée dans des soucis majeurs.

En URSS, le maréchal Paulus et son armée succombaient dans Stalingrad, en Libye le maréchal Rommel recule sous les assauts du field maréchal Montgomery. En Tunisie les italo-allemands réussissent sur le plan opérationnel une organisation admirée par les experts en la matière. Une part du succès des puissances de l'axe sur ce terrain, revient à l'amiral Esteva.

D'autre part, les flottes anglo-américaines avaient fort à faire pour protéger l'incessante arrivée de renforts et d'approvisionnements au Maroc et en Algérie. Esteva permit également à la Kriegsmarine de s'emparer des navires français stationnés à Bizerte.

Les italo allemands attachaient une importance particulière à la Tunisie, verrou de la Cyrénaïque et de la Tripolitaine précédemment italiennes. Le duce voulait ouvrir ces terres à ses colons comme il le fit en Ethiopie.

Pour commander les Italiens qui luttèrent aux côtés de l'Afrikakorps et vu l'insuccès du maréchal Graziani, Mussolini fit appel à son meilleur général: Messe qui commandait les troupes italiennes en Russie.

Le professeur de l'Ecole Royale Militaire, feu le colonel BEM Henri Bernard, reconnaît à Messe autant de savoir faire militaire que de bravoure au combat. - Il fut le général Diaz de 14/18. - Dans son ouvrage «De Marathon à Hiroshima», l'auteur souligne que la plupart des régiments de Tunisie n'obéirent pas à Esteva. Quoi que pauvrement armés, ils mèneront de façon remarquable des combats retardateurs dans les montagnes tunisiennes en attendant l'arrivée en force des anglo américaines complétées par des divisions françaises.

Le vieil homme de Vichy

L'autorité de l'amiral Esteva émanait du rayonnement du maréchal Pétain, le vainqueur de Verdun en 14/18. Le vieil homme de Vichy ayant repris sur les instances de l'ambassadeur allemand à Paris Abetz, Pierre Laval dans son gouvernement, sa gloire connaissait une éclipse certaine. Par ailleurs, aux militaires de Tunisie, les Allemands offraient comme seul horizon un séjour dans les Stalags où vivaient depuis deux ans, la plupart des prisonniers, n'ayant pas été mis au travail. A ces mêmes militaires le général Giraud d'abord, le général De Gaulle ensuite offrirent de plus alléchantes perspectives de gloire et de carrière.

Un mystère demeure: lorsque le 8 novembre 1942 l'escadre anglo-américaine de 856 bateaux débarqua dans un premier temps un peu plus de 150.000 hommes, Darlan eut par code secret une communication avec Pétain. Le fin mot de ce qui se dit entre eux n'est guère connu. On admet généralement que le vieux maréchal laissa les mains libres à son dauphin pour agir au mieux. Lorsque les allemands envahirent la zone de France non occupée trois jours plus tard le vieil homme fut-il effrayé, au point de donner à Esteva des instructions différentes qu'à Darlan? Pétain était devenu versatile dans ses vieux jours.

Il a pu se raviser et, sous l'influence de Laval, opter pour la résistance à Tunis dans l'espoir de sauver la flotte à Toulon. La flotte, le dernier gage de la France face à l'occupant! Rien n'y fit.

A Toulon

Le 27 novembre 1942 les allemands pénètrent dans la zone neutre du port de Toulon. L'amiral comte de Laborde n'hésite pas. Conformément aux ordres reçus de son chef l'amiral Darlan, en des temps non suspects, il saborde sa magnifi-

que flotte. Seuls quelques sous marins échappent au désastre.

L'amiral Esteva, chargé de tous les péchés d'Israël et condamné à la détention perpétuelle en 1945, fut libéré en 1950 pour des raisons de santé, alors que le socialiste Vincent Auriol était président de la république. (Le général De Gaulle avait démissionné en janvier 1946 et ne fut rappelé au pouvoir qu'en 1958). L'amiral Esteva, né à Reims en 1880, y mourut en 1951.

La campagne de Tunisie fut marquée par l'arrivée de renforts allemands et non des moindres: la Herman Goering panzer division. De novembre 1942 à mai 1943 les combats se poursuivirent pendant six mois avec des alternatives diverses. Les divisions italo-allemandes furent victorieuses notamment face à des divisions américaines non aguerries et fraîchement venues d'USA. Il fallut multiplier les attaques et les offensives pour avoir gain de cause. Ce n'est que du 16 avril au 13 mai 1943 qu'eut lieu la bataille d'anéantissement et la capture des forces italo allemandes. A l'époque le général von Arnim avait remplacé Rommel appelé à Berlin le 16 mars 1942.

Ses divisions et celles de Messe étaient coincées entre la 8me armée de Montgomery à l'Est et celles d'Eisenhower venant de l'Ouest (batailles de Medinne et de Kassarine, manoeuvre de la ligne Mareth etc.) Pas plus que son prédécesseur, le général von Arnim ne put éviter la défaite.

La suprématie aérienne alliée s'affirmait de jour en jour, empêchant les ravitaillements d'arriver en Tunisie. En mai 1943 les italo allemands espéraient réussir dans le sud de l'Italie et de la Sicile ce que l'amiral Ramsay avait mené à bien en mai 1940 à Dunkerque: une évacuation sur grande échelle.

Mais la Navy, sous les ordres de l'amiral Cunningham, veillait tandis que l'aviation alliée de l'air marschall Tedder bombardait les ports d'Italie

du Sud, de la Sardaigne et de la Sicile d'où devait partir l'armada salvatrice.

Et comme si cela ne suffisait point pour abattre le moral des combattants de l'axe, les Anglais s'emparèrent au Cap Bon de barges destinées au transport des troupes. En mer trois lignes de patrouille encerclaient - en permanence la côte tunisienne: «N'en laissez passer aucun» avait ordonné Cunningham à ses marins. Ils tinrent parole. A peine 600 hommes parvinrent à se faufiler entre les mailles.

Le bilan

Le bilan de cette action peut se résumer comme suit: le 11 mai 43 50.000 hommes se rendent au XIX^{me} corps d'armée français. Le général Arnim se rend sans conditions. Détail important qui montre

que lorsque les héros sont fatigués, rien ne va plus: le prof. Bernard dans son cours, signale que la fameuse Hermann Goering Pzd capitula caissons pleins de munitions. La panique et la débandade marquaient ses rangs.

Le 12 mai à son tour le général Messe donna aux Italiens l'ordre de cesser le feu. A Dunkerque en 1940 il y eut près de 340.000 rescapés: en Tunisie il y eut 291.000 prisonniers, dont la moitié était des Allemands et 520 avions capturés intacts... La Navy s'était arrangée pour que le ravitaillement en essence n'arrive pas à destination...

Hélàs la campagne de Tunisie avait fait 50.000 morts parmi les alliés. Dans son livre «Les hasards de l'histoire» de feu le lieutenant général baron Crahay, la question est posée: «Si certains hommes avaient été entendus l'histoire aurait été autre... Que serait-il advenu à la Tunisie si

l'amiral Esteva avait suivi l'exemple de son chef l'amiral Darlan? Dieu seul le sait et les desseins de la Providence sont impénétrables...

Paul EYGENRAAM



UNIEK - VOOR VERZAMELAARS!

Wapenschild KAMINA artisaanl uitgevoerd in keramiek gekleurd met bladgoud.

Te bekomen bij NEPTUNUS.

Prijs: 650,- BEF (BTW incl.)

Wegens de breekbaarheid geen levering per postverzending.

UNIQUE - POUR COLLECTIONNEURS!

Emblème KAMINA création en céramique colloré avec feuilles d'or.

Disponible à NEPTUNUS.

Prix: 650,- BEF (TVA incl.)

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

DE ZEE EN DE KUNST

LOUIS VAN DEN EYNDE

Geboren te Brussel in 1881, deed Louis VAN DEN EYNDE zijn studies aan de Academie voor Schone Kunsten aldaar.

Zijn opleiding was nog volledig doordrongen van de klassieke academische idealen: realisme en gedegen technische bagage.

Deze elementen zou hij zijn leven lang trouw blijven, wars van alle spectaculaire ontwikkelingen in de estetica en de schilderstijlen.

VAN DEN EYNDE ontdekte de Noordzee in 1924, toen hij te De Panne was om er opdrachten uit te voeren. Als bij toverslag raakte hij in de ban van de zee, de duinen, de Pannenaars. Van dan af bracht hij zijn meeste vrije dagen te De Panne door.

Enkele jaren later zou hij er een buitenverblijf met atelier bouwen in de Bortierlaan.

In die tijd kende De Panne nog een zekere - zij het kwijnende - visserijtraditie. Boten die aanlegden op het strand en er bij hoog tij ook weer vertrokken, het laden en lossen van vis, vistuig, zeelui, het herstellen van boten en netten, de vele karakteristieke personages uit het toenmalige Pannese visserswereldje: Arseen DEWITTE, Louis DEBRA, Edmond DEGRAEUWE, Theo TAHON, Pier DECRETON... Dit alles, zij allen bekoorden Louis VAN DEN EYNDE.

De Panne, haar landschap, haar visserij en vissers gingen een groot aandeel vormen in de productie van Louis VAN DEN EYNDE.

Aan het andere aspect van zijn oeuvre, karaktervolle portretten, sfeervolle interieurs en voluptueuze bloemstillevens gaan we hier voorbij...

In 1992 gaf het schepencollege van De Panne opdracht aan de gieterij BERGHMAN uit Roeselare om zijn sculptuur van visser «Pier KLOEFFE» te vergroten en in brons uit te voeren. Pier KLOEFFE alias Pierre DECRETON, die zoals gezegd vaak poseerde voor VAN DEN EYNDE, werd diens beste Pannese boezemvriend.



Norbert HOSTYN, conservator Sted. Musea Oostende

LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE, VERSION BELGE

Le 15 septembre 1939, le cargo M/S Alex van Opstal heurte une mine dans la Manche. C'est pour la marine Belge le début de ce qui s'appellera plus tard la Bataille de l'Atlantique. Pour les belges elle se terminera en avril 1945 par le torpillage du M/S Belgian Airman par l'U 879 à 70 milles du Cap Hatteras.

Cette bataille de Titans qui va durer cinq ans, s'est déroulée sur des milliers de milles marins. Des 863 sous-

marins allemands engagés dans cette bataille, 630 seront perdus et sur le millier de bâtiments que les alliés ont engagés, 148 navires de guerre seront détruits et 2.779 navires marchands coulés, ce qui représente 14.119.413 tonnes de jauge brute.

Cet article veut succinctement rappeler ce que fut la contribution belge à cette épopée.

Après la campagne des DIX-HUIT JOURS et le rembarquement de Dunkerque, environ 300 marins belges, anciens officiers, matelots et surtout un grand nombre de jeunes pêcheurs mobilisés ont pu gagner la Grande-Bretagne.



K193 BUTTERCUP

En vertu d'un accord entre notre gouvernement à Londres et l'Amirauté britannique, les belges de la Royal Navy constituent une section spéciale, la Section belge de la Royal Navy. Cette section est créée à l'initiative d'un officier belge de la Marine de l'Etat, le Lieutenant Victor BILLET. De nombreux jeunes volontaires échappés de notre pays occupé par l'ennemi vont rejoindre cette section. C'est ainsi que 40 cadets du navire école MERCATOR, que le conflit avait bloqué au Congo, viennent grossir les rangs de la Section belge.

L'instruction à terre des recrues à d'abord lieu dans le centre d'instruction HMS Royal Arthur: puis se poursuit dans les centres HMS SCOTIA, HMS DRAKE et HMS RALEIGH suivant les spécialités.

Dès 1941, l'Amirauté britannique autorise un certain nombre de marins belges à servir dans la Royal Navy, soit sur des unités de guerre, soit à bord de petits bâtiments auxiliaires, des chalutiers et des yachts armés venus de Belgique. Certains marins belges embarquent sur des cuirassés, des croiseurs, des destroyers et même des sous-marins. Le Lieutenant de Vaisseau V. BILLET embarqué à bord du LTC 159, va ainsi disparaître le 19 août pendant le raid sur DIEPPE.

En mai 1941, deux corvettes du type « Flower » de 850 tonnes embarquent un équipage belge. L'équipage se compose de 6 officiers et de 80 sous-officiers et matelots. Tous ces officiers et une grande partie des marins ont déjà participé à la guerre sur mer à bord de navires britanniques de la même classe.

Le BUTTERCUP et le GODETIA sont placés sous les ordres du Western Approaches Defence dont le quartier général se trouve à Liverpool. C'est au début de l'année 1942 que les deux corvettes deviennent opérationnelles sous double pavillon, belge et britannique. Elles sont rattachées au groupe d'escorte B5 chargé de protéger les convois dans l'Atlantique. Pendant toute l'année 1942, elles vont opérer dans les Antilles. Les corvettes vont escorter les convois

entre Trinidad et Key West et entre Guantanamo et New-York. A la fin de 1942, le GODETIA participe au convoi TML qui doit conduire 9 pétroliers de Trinidad à Gibraltar. C'est le convoi qui statistiquement, va subir le pourcentage de pertes le plus élevé de toute la guerre, car seulement deux pétroliers arrivent à Gibraltar. Pendant cette traversée, le GODETIA endommage gravement le U134.

Début janvier 1943, les deux corvettes sont de retour à Liverpool après 10 mois d'absence. Les hommes sont envoyés en congé et les navires en cale sèche.

Mais début février, les corvettes reprennent la mer pour escorter des convois vers Terre-Neuve et Gibraltar. En mars 1943, le GODETIA et le BUTTERCUP prennent part à la défense du convoi SC122 qui traverse l'Atlantique de St John à Liverpool. Du 16 au 19 mars, 21 navires marchands sont coulés. Le GODETIA va récupérer à lui seul 165 naufragés.

L'escorte des convois se poursuit avec de lourdes pertes jusqu'au mois de mai 1943. Ce même mois, le convoi OMS 7 se composant de 42 navires marchands traverse l'Atlantique en ne perdant qu'un seul navire, par contre deux sous-marins sont coulés.

C'est alors que l'Amiral DOENITZ reconnaît que la bataille de l'Atlantique est perdue pour ses sous-marins. Ils ne reprendront plus jamais l'avantage.

Les deux corvettes vont pourtant continuer à escorter des convois jusqu'au moment, fin 1944, où elles seront rendues à l'Amirauté Britannique.

Il nous faut rendre hommage à ces marins courageux qui aux côtés de nos alliés ont fait dans des conditions particulièrement pénibles, le « travail » qui a permis à notre pays et à l'Europe de retrouver la liberté.

Ces hommes ont dans les heures pénibles de la défaite, fait le juste choix et ce sont ces mêmes hommes qui en 1945, de retour au pays, vont créer la « Force Navale Belge ».

Pour ceux qui veulent se faire une idée plus exacte de ce que fut ce « tra-

vail », il leur suffit de lire le livre de Montsarrat « La Mer Cruelle » qui décrit parfaitement l'odyssée d'une de ces corvettes de la « Flower class ».

Mais il convient également de rendre un hommage tout particulier aux équipages de la flotte marchande belge qui, pas plus qu'une autre n'a été épargnée.

De toutes les forces combattantes belges, c'est la marine marchande qui a subi les plus lourdes pertes au cours de la seconde guerre mondiale car 837 marins ont perdu la vie, soit 34% de l'effectif et 78 navires marchands ont été coulés.

Le mois de mai 1993 a été choisi pour célébrer le 50ième anniversaire de la Bataille de l'Atlantique, car c'est à ce moment, 50 ans plus tôt, que la balance des pertes a commencé à pencher en faveur des alliés. Ce fût le tournant de cette gigantesque bataille.

Cette commémoration a rassemblé le 26 mai dernier à Liverpool, des navires de toutes les nations ayant participé à cette bataille. La parade navale s'est déroulée en présence de l'Amiral de Division W. HERTELEER. Chef d'Etat-Major de la Force Navale et d'une délégation de l'Union des Armateurs Belges.

La frégate F911 WESTDIEP représentait la Belgique à cette parade navale et à cette occasion le Cdr PIERCE qui commanda la corvette « GODETIA » du mois de mars 1942 au mois de février 1943 en a été l'hôte d'honneur.

Souvenons nous des lourds sacrifices qui furent nécessaires pour que notre pays puisse retrouver sa liberté et espérons que de tels sacrifices ne soient plus jamais requis de nos jeunes pour la conserver.

Lors de la capitulation de l'Allemagne, le Contre-Amiral HUTTON transmet de l'Amirauté britannique, à tous les Belges ayant servi dans la Royal Navy, le message suivant :
EQB VEQA LL
From admiralty D 913 25B
To C. In Plymouth. FO Belgium
Info Combrase Devenport HMS Royal Arthur.



Unclassified B.T.

Following for Belian serving with de Royal Navy:

Now that the end of organised resistance in Europe has denoted the triumph of allied arm, the Board of Admiralty desire to express their deep admiration of the heroic services to the allied wich have been rendered by Belgian officers and rating serving with the Royal Navy.

The are confident that the fruitfull association of the last years will be continued in the hard task that still face the United Nations, until the world has been finally delivered from fear and oppression.

FONDS DE SOUTIEN «LE CASQUE BLEU»

Nos soldats travaillent pour la paix. Cette affirmation n'a jamais été aussi pertinente que dans le cadre de l'engagement de nos militaires dans les actions de l'ONU. Leur tâche, nos militaires la connaissent. Elle est souvent difficile. Notre devoir, à nous citoyens, est de les soutenir. C'est pour cette raison qu'a été créée l'a.s.b.l. «Fonds de soutien le Casque Bleu» à laquelle a été assignée plusieurs objectifs:

- apporter une aide aux victimes et à leurs proches parmi le personnel de la Défense nationale, engagé de manière opérationnelle à l'étranger.
 - organiser ou soutenir des actions en vue de garder le lien avec la patrie.
- L'ensemble de gains de l'opération «Casques Bleus» alimenteront le Fonds de l'a.s.b.l.

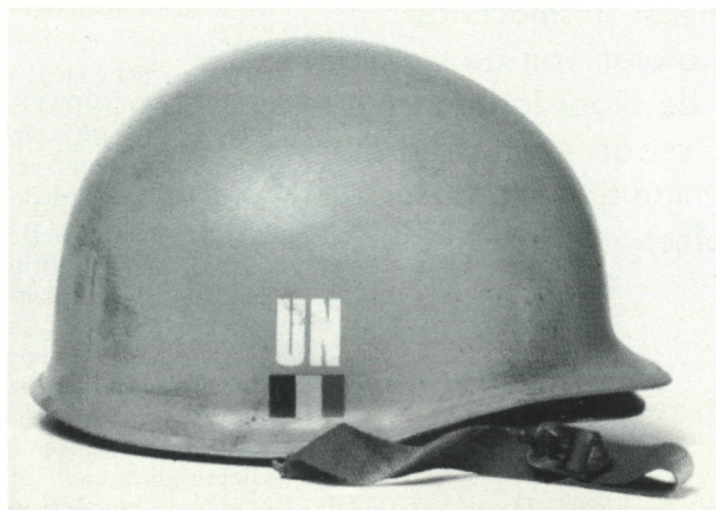
Comment nous soutenir?

En téléphonant à la ligne info: 077 / 350 150.

Cette communication téléphonique vous coûtera 5,97 francs l'unité, montant dont un tiers sera versé au fonds de soutien «Le Casque Bleu».

Il vous est également possible de contribuer au fonds «Le Casque Bleu» en versant vos dons sur le compte: 096-0000000-21

de l'a.s.b.l. «Le Casque Bleu»
rue Lambermont 8, 1000 Bruxelles.



DE U-BOTEN IN DE SLAG OM DE ATLANTISCHE OCEAAN 1940-1943

In tegenstelling tot de oorlog te land of in de lucht, begon de oorlog ter zee op de EERSTE DAG en heeft onafgebroken voortgewoed tot de laatste uren van de LAATSTE DAG.

De Slag om de Atlantische Oceaan was de langste en grootste slag uit beide Wereldoorlogen. Het was een zware en wrede strijd, uitgevochten op de meest stormachtige wateren van de wereld - de Noordatlantische Oceaan - een strijd die lange tijd onbeslist bleef.

Dit artikel geeft slechts één aspect van de oorlog ter zee, namelijk de strijd tussen de U-boten en de konvooien van de handelsvaart.

De U-boten slaagden er bijna in Groot-Brittannië economisch te wurgen tot ze in april-mei 1943 plots de nederlaag leden en in het defensief werden gedrongen.

De aanvallen van de Luftwaffe en de geheime oorlog van de code-brekers worden hier niet behandeld.

In de Tweede Wereldoorlog werden 2.775 koopvaardischepen (= 14.573.000 BRT) door U-boten tot zinken gebracht.

De totale verliezen door vijandelijke actie (vliegtuigen, U-boten, mijnen en oppervlakte schepen) bedragen 4.786 schepen met een totale tonnenmaat van 21.194.000 BRT.

Het eerste schip, de ATHENIA (13.851 BRT) werd getorpedeerd enkele uren na de oorlogsverklaring - op 3 september 1939 - op 150 mijl ten westen van de Hebriden door de U-130.

OP 7 mei 1945 om 11 uur 's avonds werden de AVONDALE PARK (2.900 BRT) en de SNELAND (1.800 BRT) in de grond geboord aan de monding van de Firth of Forth door de U-2336.

Terwijl in de periode van de «Schemeroorlog» Britse vliegtuigen pamfletten boven Duitsland dropten en de luidsprekers aan de Frans-Duitse grens goedkope propaganda uitzonden was op zee reeds een bloedige strijd aan de gang. Zeelieden werden aan stukken gereten door vliegtuigbommen of torpedo's, werden levend geroosterd op hun

brandende tankers of verdronken eenzaam in de donkere golven.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog had Duitsland in totaal 56 onderzeeërs van diverse types en hiervan waren er 46 operationeel:

- 30 boten type II (280/330 T) waarvan operationeel: 24
- 18 boten type VII (735/857 T) waarvan operationeel: 16
- 7 boten type IX (1032/1153 T) waarvan operationeel: 5
- 1 boot type I (862/983 T) - operationeel

Dat er 46 U-boten operationeel waren op een totaal van 56 is merkwaardig en dit was het resultaat van de hoge staat van paraatheid van de boten en ook van de grondige training van de bemanningen. Het zou nog een jaar duren vooraleer men opnieuw dit cijfer zou evenaren.

De kleine boten van het type II waren slechts geschikt voor de Oostzee, de Noordzee en de kustwateren. Het waren sterke boten en ze waren voorzien van 3 torpedolanceerbuisen en 6 torpedo's maar hun maximum snelheid was slechts 13 knopen. Ze werden meestal gebruikt als trainingsboten.

Op 3 september waren reeds 18 van de grote boten (type VII en IX) gestationeerd ten westen van Groot-Brittannië, Frankrijk en het Iberisch schiereiland.

Daartegenover had Groot-Brittannië 57 onderzeeërs (hetzij één boot meer) maar de helft hiervan was verspreid in de overzeese gebieden (16 in het Verre Oosten en 9 in de Middellandse Zee).

Frankrijk had 77 onderzeeërs met nog 36 in aanbouw.

Samen hadden de geallieerden dus 134 onderzeeërs, meer dan dubbel zoveel als Duitsland.

De Engelsen maakten zich geen zorgen over de Duitse onderzeeboten want ze hadden een onwankelbaar vertrouwen in hun nieuw detectieapparaat om onderzeeërs op te sporen: ASDIC (sedert 1950 genoemd SONAR).

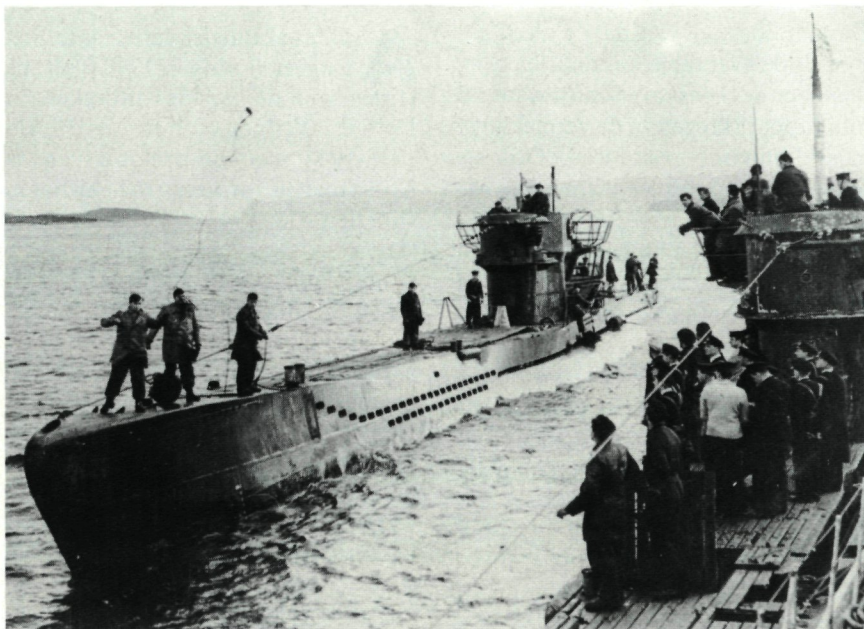
De Royal Navy was overtuigd dat de U-boten nooit meer een dreiging zouden vormen voor de scheepvaart en dat een herhaling van het grote U-boot offensief van 1917 gewoon niet meer mogelijk was.

Voor de Sea Lords van de Admiralty was alleen heil te verwachten van machtige slagschepen en kruisers met daarbij veel snelle torpedojagers. De Britse onderzeeërs die aan vlootmanoeuvres deelnamen mochten alleen onder water evolueren. Niemand die eraan dacht dat een onderzeeër ook aan de oppervlakte torpedo's kon afschieten... of misschien wou men gewoon deze laffe gedochten niet aan de oppervlakte zien verschijnen.

Asdic had slechts een bereik van ongeveer 1500 yards maar gaf geen indicatie van de diepte waarop zich de U-boot bevond en bij stormweer functioneerde het apparaat maar amper. Daarenboven was asdic volkomen nutteloos tegenover een U-boot die aan de oppervlakte voer.

Een onderzeeër was slechts een boot die gedurende een tijdje onder water kan duiken. Een echte onderzeeër bestond niet: het was een «contradictio in terminis»...

Dönitz had voorzien dat Groot-Brittannië opnieuw het konvoosysteem zou invoeren. Reeds op 26.8.1939 werd door de Admiralty het NAVIGATION ORDER N° 1 uitgevaardigd waarbij bepaald werd dat de Britse koopvaardischepen zich steeds moesten houden aan de orders uitgaande van de Admiralty, o.a. de verplichte vaart in konvooiverband. Het eerste konvooi vertrok reeds op 2 september 1939 vanuit Gibraltar naar Capetown - dus EEN dag vóór



de oorlog uitbrak. Op 7 september vertrok het eerste Atlantische konvooi.

Een konvooi was samengesteld uit 30 à 40 schepen, gespreid in evenwijdige kolommen en begeleid door ongeveer 5 escorteurs.

Varen in konvooi was veiliger want men genoot de bescherming van de Royal Navy - een alleenvaarder was een vogel voor de kat.

Om vrachtschepen te zinken moesten de U-boten bijgevolg een konvooi opsporen en vervolgens aanvallen, wat grote risico's meebracht.

Het nadeel van de konvooivaart was dat de capaciteiten van een vrachtschip met een derde werden vermindert. Vooreerst moesten de vrachtschepen zich begeven naar een beschutte ankerplaats en daar wachten tot er voldoende schepen verzameld waren om een konvooi te vormen. De gemiddelde snelheid van een konvooi was slechts 8 à 10 knopen per uur (ongeveer 16 km) gezien de snelheid bepaald werd door de vaart van het traagste schip. Ook volgden ze de gewone scheepvaartroutes niet maar maakten soms grote omwegen om aan de U-boten te ontsnappen. Een oversteek naar de Verenigde Staten duurde gemiddeld 15 dagen.

Tenslotte, bij de thuisvaart veroorzaakte de aankomst van zoveel schepen ineens, een congestie in de havens zodat het lossen vertraging opliep. Commandant Karl Dönitz, Befehlshaber der U-boote, wist dit ook alle-

maal en reeds in 1936 was hij op het idee gekomen om bij een toekomstige oorlog, de U-boten in «GRUPPEN» of flottieljes te laten opereren tegen de vijand.

De redenering van Dönitz was zo eenvoudig en praktisch als het maar kon: «Als de vijand zijn vrachtschepen en marineschepen groepeerd in konvooien, dan kan één enkele U-boot weinig of niets uitrichten.

Wij moeten ook de U-boten in groepsverband laten aanvallen».

Van 1936 tot 1939 werd de RUDEL-TAKTIK uitgetest in de Oostzee en kort voor het uitbreken van de oorlog was er nog een groot Rudel-manoeuvre in de Atlantische Oceaan, ten westen van het Iberisch schiereiland.

De vorming en de opleiding van de U-boot bemanningen was streng en alleen vrijwilligers werden aanvaard. Ze moesten in puike fysieke conditie zijn, een hoog I.Q. hebben en daarbij werden ook strenge psychologische eisen gesteld: een sterk moreel, zelfbeheersing, aanpassingsvermogen en weerstand tegen lichamelijke pijn.

De training duurde vier maanden en werd doorgedreven tot de grenzen van het menselijk uithoudingsvermogen. Zelfs gedurende de oorlog is Dönitz hier nooit van afgeweken.

De kandidatuur van nazi's werd geweerd, de eventuele kandidaten werden voor de dienst afgekeurd want op hun rapport kregen ze de vermelding: «psychologisch instabiel». Ook de S/S kregen nooit een voet aan de grond bij de onderzeebootdienst.

Voor de officiersopleiding werden nog strengere eisen gesteld. Zo kon Dönitz officieren vormen met hoge kwaliteiten van leiderschap en met veel ondernemingsgeest. Aan boord droeg de kapitein een pet met een witte overtrek maar dit was alleen bedoeld om hem te herkennen in de duisternis.

Gedurende de training werden minstens 60 duik oefeningen uitgevoerd en de manschappen moesten in staat zijn om alle installaties aan boord te bedienen. Alleen de radiotelegrafist-codeerder werd vrijgesteld. Een U-boot van het type VII moest normaal in 40 seconden kunnen duiken, maar bij de training moest men het kunnen klaren in 30 seconden. Er zijn gevallen bekend van U-boten die gedurende konvooigevechten erin slaagden om in 25 seconden onder water te verdwijnen (crashduik).

Deze combinatie van oersterke boten en super-getrainde bemanningen maakten de U-boten tot geduchte tegenstanders. Geen wonder dat de U-boot mannen zich beschouwden als de «elite».

Niettemin staande de zware verliezen was er gedurende de oorlog nooit een gebrek aan vrijwilligers.

Dönitz, als Befehlshaber der U-boote, beschikte over een uitstekende Staf van trouwe medewerkers. Sins 1938 was KVK Eberhard Godt (later vice-admiraal) zijn rechterhand. Hij was hoofd van Bureau Operaties tot het einde. Dönitz selecteerde zijn adjuncten met grote zorg, het waren allen U-boot kapiteins met een flinke staat van dienst en een grote ervaring, zoals Gunther Hessler (ex U-107), Victor Oehrn (ex U-37), Adalbert Schnee (ex U-60 en U-201) en Constantin Von Puttkamer (ex U-443).

Admiraal Raeder verwachtte zich aan een oorlog in 1948 (volgens Hitler zou de oorlog uitbreken in 1946). Volgens het Z-PLAN 1938-1948 voor de opbouw van de Kriegsmarine waren 162 U-boten voorzien voor 1943 en 247 voor 1948. (1)

Dönitz vond dat hij minstens 300 U-boten vandoen had om met succes een oorlog te beginnen (= 100 in de gevechtszone, 100 «en route» en 100 in onderhoud).

Duitsland was bijgevolg in september 1939 niet voorbereid op de oorlog, maar Groot-Brittannië en Frankrijk waren eveneens niet gereed!

De periode september 1939-april 1940 staat dan ook bekend als «De schemeroorlog» of «La drôle de guerre».

De eerste maanden van de oorlog kunnen we beschouwen als de inleidende schermutselingen van de geweldige strijd die weldra zou losbarsten. De U-boten opereerden toen nog individueel in de Noordzee en ten westen van de golf van Biskaje want er waren te weinig boten om een patrouille te vormen.

Een roemenswaardig feit uit deze periode is de stoumoedige raid van de U-47 op de marinebasis van Scapa-Flow (Orkneys-eil.). Op 14.10.1939 sluipde de U-47 (Kpt. Lt. Prien) de basis van Scapa-Flow binnen en torpedeerde het slagschip Royal Oak. Gunther Prien werd door Hitler persoonlijk ontvangen en gedecoreerd met het Ridderkruis van het Ijzeren Kruis en de ganse bemanning ontving het Ijzeren Kruis 2de klasse.

Commandant Dönitz werd bevorderd tot schout-bij-nacht.

In deze vier maanden (september t/m december) waren er per maand, gemiddeld 9 à 13 U-boten in de gevechtszones. In totaal werden 114 vrachtschepen met een totale tonnage van 421.165 BRT tot zinken gebracht - hetzij 0,9 schip per dag.

Dit geeft een verhouding «gezonken tonnage - aantal U-boten» van 8.100 BRT per U-boot.

Gezien de kostprijs van een U-boot ongeveer gelijk was aan die van een koopvaardij schip van 7.500 BRT geladen met oorlogsmaterieel, was de kostprijs van de Duitse U-boot vloot reeds volledig afgelost op 1.1.1940! Anderzijds werden er slechts 7 nieuwe boten opgeleverd door de werven gezien de behoeften van de Wehr-

macht en de Luftwaffe prioriteit kregen. Daartegenover werden 9 U-boten vernietigd (3 door mijnen in het Kanaal). Bijgevolg waren er op 1.1.1940 2 U-boten minder dan bij het uitbreken van de oorlog.

Van 19 december 1939 tot na Nieuwjaar 1940 waren er geen U-boten in de Atlantische Oceaan.

Van december 1939 tot maart 1940 werden enkele U-boten ingezet als mijnenleggers - mijnen werden gedropt vóór de havens van Falmouth, Portsmouth, Weymouth, Liverpool alsook voor de ankerplaatsen Milford Haven, Firth of Clyde en Loch Ewe. Een flink aantal koopvaarders en ook enkele oorlogsbodems werden vernield.

De aanval op Noorwegen in april 1940 was een groot succes voor de Duitse Wehrmacht maar een catastrofe voor de Kriegsmarine: een slagschip, twee kruisers, tien torpedojagers en vier U-boten werden tot zinken gebracht en verscheidene eenheden werden zwaar beschadigd.

Alle operationele U-boten werden ingezet - dat waren er 30 - maar behaalden geen enkel resultaat. Het ontstekingsmechanisme en de diepteregeling van hun magnetische torpedo's waren defekt en de torpedo's kwamen ofwel te vroeg ofwel te laat tot ontploffing of snorden onder de kiel van de schepen door en verdwenen in zee!

(2)

Dozinnen torpedo's werden afgevuurd op prachtige doelen - het slagschip Warspite, de kruisers Berwick, Devonshire, Emile Bertin, Effingham - maar de enige schade die ze toebrachten was een paar krassen in de verf van de romp - allemaal blindgangers...

(1) **Admiraal Raeder was feitelijk pensioengerechtigd in 1939 maar Hitler wou hem in dienst houden. Raeder liet zich ompraten door Hitler die hem benoemde tot Grootadmiraal.**

(2) **De Engelsen en de Amerikanen hadden dezelfde problemen met hun magnetische torpedo's.**

Het was een compleet fiasco. De teleurstelling en verbittering van de U-boot mannen was enorm en bij O.K.M. vielen de rapporten van de U-boot kapiteins binnen, de ene al meer sarcastisch dan de andere.

Het was het grootste schandaal uit de geschiedenis van de Kriegsmarine. Grootadmiraal Raeder moest persoonlijk de bemanning wat moed gaan inspreken (lees: zich verontschuldigen) en beloofde dat in de toekomst alles best zou verlopen.

Dit alles ontlokte aan Dönitz de schampere vraag indien men niet beter de torpedo's van de buitgemaakte Britse onderzeeër SEAL zou gebruiken.

Deze affaire kwam naderhand voor de krijgsraad. Zo bleek dat deze torpedo's nooit grondig waren getest. Schout-bij-nacht Wehr en twee leidende technici werden verantwoordelijk gesteld en veroordeeld.

Na de campagne van Noorwegen moesten de meeste U-boten in refit en de Noordatlantische konvooien werden een tijdje met rust gelaten: in de maanden april en mei 1940 werden slechts 7 koopvaarders tot zinken gebracht.

Maar de oorlog ging verder - de U-boten werden opnieuw het zeegat uitgestuurd ditmaal voorzien van de gewone (doch betrouwbare) torpedo's met contact schokbuizen.

Na de ineenstorting van Frankrijk was Dönitz er als de kippen bij om de kleine havens langs de golf van Biskaje (Lorient, La Pallice, La Baule) te promoveren tot basissen voor zijn U-boot flottieljes. Ook Brest en Bordeaux stonden op zijn verlanglijstje.

De U-boten moesten voortaan geen tijd en stookolie verspillen om de grote omweg te maken via de Noordzee en de noordkust van Schotland teneinde hun jachtterrein in de Atlantische Oceaan te bereiken. Hun actie-radius was meteen aanzienlijk vergroot.

Ingevolge het gevaar van een imminente invasie van Engeland (Operatie SEELOWE) gedurende de zomer en de herfst 1940, bleef de Britse vloot «stand-by» in de havens, paraat om de grote stormloop het hoofd te bieden.

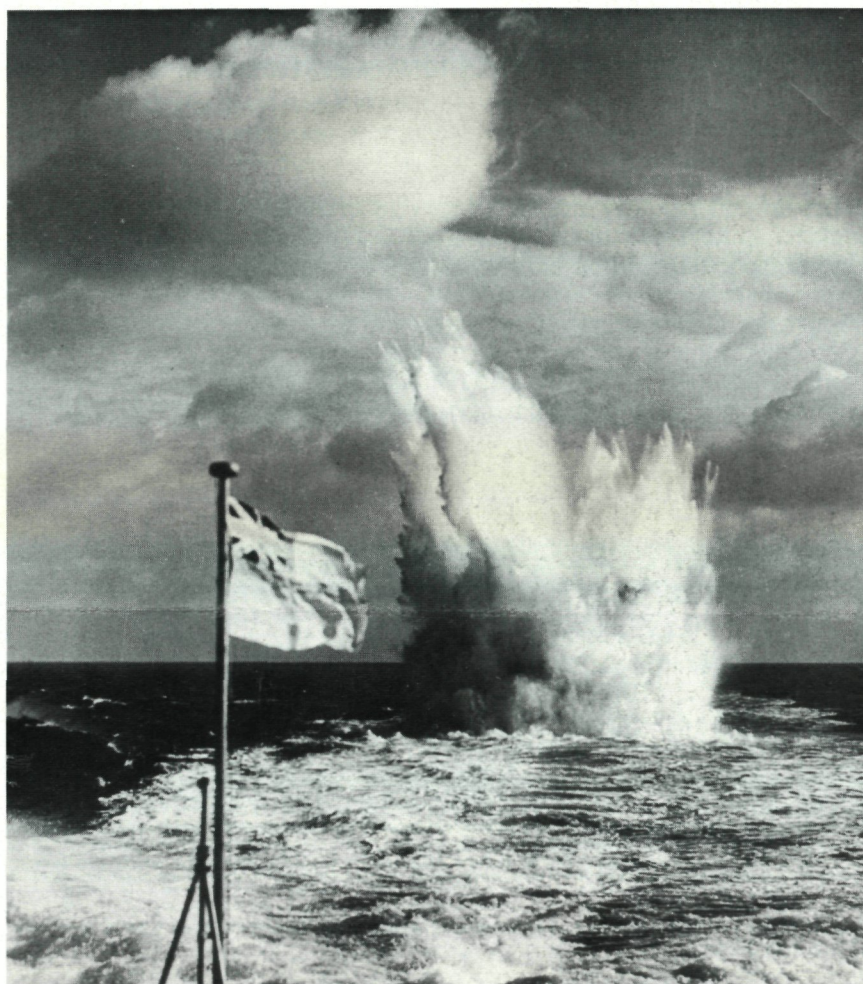
Het gevolg was dat de konvooien het moesten stellen met belachelijk zwakke escortes en de U-boten hadden dit al snel door. Daarbij werden de konvooien slechts geëscorteerd tot 300 mijl in de oceaan en dan ontbonden. De periode juli tot oktober 1940 staat dan ook bekend als de eerste «glückliche zeit» voor de U-boten. Sommige U-boten moesten na amper twee weken terugkeren naar hun basis omdat al hun torpedo's opgebruikt waren?

Het was de glorie tijd van de grote «topscorers»: Bleichrodt, Endrass, Frauenheim, Kretschmer, Prien, Schepke e.a.

In die vier maanden werden 216 koopvaardischepen in de grond geboord (1.113.645 BRT). Slechts 6 U-boten werden vernietigd, waarvan een door een mijn. Voor iedere vernielde U-boot werden 36 schepen tot zinken gebracht!

Vanaf oktober 1940 werd ook de «RUDEL TAKTIK» toegepast, alhoewel Dönitz nog te weinig boten had om grote «gruppen» te vormen. Deze tactiek was eenvoudig. Zo een konvooi werd opgemerkt door een U-boot dan moest deze de positie doorsenalen aan de andere U-boten in de omgeving, maar hij mocht zelf niet aanvallen. De U-boten kwamen toegesnel en legden zich in hinderlaag enkele mijlen vóór het konvooi. De aanval werd 's nachts uitgevoerd en de U-boten moesten aan de oppervlakten blijven. In die tijd laveerden stoutmoedige U-boot kapiteins gewoon tussen de kolommen van het konvooi teneinde een goede prooi te kiezen. Dönitz gebruikte zijn onderzeeërs als torpedoboten.

Zo gaf Otto Kretschmer, de topscorer onder de U-boot kapiteins, volgend bevel dat koddig klinkt maar dat beroemd is geworden: «Gedurende een aanval mag de boot in geen ge-



val duiken. Ik alleen zal beslissen wanneer de boot zal duiken».

De Royal Navy was totaal verrast door deze nieuwe tactiek waarop ze niet was voorbereid en waartegen ze geen tactische noch technische tegenmaatregelen had voorzien.

De konvoogevchten van september en oktober 1940 waren catastrofaal voor de Engelsen. Op 18 en 19 oktober, IN TWEE DAGEN, werden uit drie konvooiën (HX 79, HX 79A en SC 2) 38 schepen tot zinken gebracht - hetzij 40%!

De bemanningen van de escorteurs waren gebrekkig opgeleid en onervaren, vele manschappen waren vroeger nooit op zee geweest.

Zoals een officier later verklaarde: «Van teamwerk was er geen sprake en we hadden geen benul hoe we de U-boten moesten aanpakken.

Sommige escorteurs bleven rustig bij het konvooi andere snelden in het rond als gekken. Het enige wat we konden doen was achteraf de overlevenden oppikken». Het was een gevecht tussen amateurs en professionals...

Dönitz waarschuwde zijn kapiteins om voorzichtig te blijven bij de ramming van de gezonken tonnage: «We willen een betrouwbare firma zijn!»

Op 10 mei 1940 werd IJsland door de Britse troepen bezet.

IJsland van groot strategisch belang. Voortaan konden de escorteschepen bunkeren in Reykjavik of Hvalfjörður, wat hun actieradius aanzienlijk vergrootte. Enkele maanden later kwam er ook een luchtbasis van Coastal Command.

In het eerste halfjaar van 1940 werd er slechts 13 nieuwe U-boten opgeleverd, in het tweede halfjaar waren er 39 hetzij voor het ganse jaar 51. Gezien er 23 U-boten werden tot zinken gebracht, was de aanwinst slechts 28 boten.

Vanaf 1940 werden slechts U-boten van het type VII-C gebouwd. Dit werd het standaard-type van de U-boot vloot. In totaal werden er 704 gebouwd: 611 van het type VII-C en 93 van het type VII-C 41, deze laatste werd slechts operationeel in de zomer van 1943.

De VII-C had een ideale tonnenmaat voor een onderzeeër (769/871 T - verplaatsing onder water 1.070 T). Hij was uiterst wendbaar, kon vlug onderduiken en had een grote stabiliteit onder water.

Door het grijze silhouet en de lage toren werd de U-boot niet snel gezien in de zware deining van de oceaan en bij zware storm werd hij niet bepeild door de radar.

De boot werd voortgestuwd door twee MAN 6 cyl. viertakt diesels van 2.800 PK en twee AEG elektromotoren (750 PK) en had een maximum snelheid van 17 knopen. Bij sluipvaart onder water was de maximum snelheid 6 à 7 knopen met een radius van slechts 60 mijl. Bij normale kruissnelheid (op diesels) was de actieradius ongeveer 6.500 mijl

Er waren vier torpedolanceerbuizen in de boeg en een achteraan en er was plaats voor 14 torpedo's.

De boot had een bemanning van 44 koppen.

Einde augustus 1940 werden, op verzoek van de Luftwaffe, twee U-boten ingezet als meteorologische boten (Wetterboote) - een was gestationeerd tussen 10° en 15° N.B. en een tussen 20° en 25° N.B. Dit bleef zo tot in 1944.

Voor de U-boten werden ook bevoorradingsstations voorzien in vreemde havens. U-boten op de terugreis hoefden niet noodzakelijk naar hun basis in Lorient of La Pallice terug te keren maar konden ook stookolie bunkeren en allerlei voorraden inslaan in de Spaanse havens Cadix en Vigo. Meer zuidwaarts in Las Palmas (Canarische eil.) werden de U-boten bevoorrad door de tanker «Charlotte Schliemann».

Om veiligheidsredenen gebeurde dit altijd 's nachts. Na herhaalde protesten van de Britse regering werden deze faciliteiten ingetrokken door de Spaanse regering in juli 1941.

In Lorient en La Pallice werden onder leiding van ingenieur Dorsch van de Org. Todt, betonnen bunkers gebouwd voor de U-boten. Dit waren meesterlijke constructies en de boten bleven er volkomen veilig. Het dak was 10 meter dik en bestand tegen de zwaarste bombardementen. Ze werden in gebruik genomen einde 1941 (Brest en St. Nazaire waren klaar in de zomer van 1942).

Toen de bouw aan de gang was, werden de Engelsen meermaals gewaar-

schuwd door de Franse Résistance maar de R.A.F. antwoordde (nogal arrogant): «Dat ze rustig zouden wachten tot de constructie afgewerkt was en dan zouden ze alles komen plat gooien».

Vanaf januari 1943 werden de bunkers regelmatig gebombardeerd door de RAF en de USAAF maar zonder resultaat, geen enkele bom kon deze soliede vestingen doordringen; ze waren onverwoestbaar - nooit werd één enkele U-boot beschadigd.

De RAF verloor meer dan 100 vliegtuigen en mocht haar woorden inslikken...

Van november 1940 tot januari 1941 waren er gemiddeld slechts 5 tot 7 U-boten in de «Western Approaches», het gebied ten westen van het North Channel en de Hebriden - te weinig zelfs om een patrouille samen te stellen.

Op 7 januari 1941 kwam, na lang aandringen van Grootadmiraal Raeder, K.G. 40 (het eskader van viermotorige FW 200's of CONDORS) onder rechtstreeks bevel van B.d.U. (dit op persoonlijk bevel van Hitler). Maarschalk Goering was hierover zeer misnoegd. Terloops dient hier gezegd dat Dönitz de snoeshaan Goering niet kon uitstaan.

De F.W. 200's vlogen vanuit Bordeaux in een grote boog langs het westen van Ierland naar Stavanger. Hun taak was de positie van de konvooiën door te seinen aan de U-boten en - als er kans was - konvooiën en «achterblijvers» aan te vallen.

K.G. 40 bestond uit 12 Condors maar dit aantal begon vlug te slinken. Het waren nogal fragiele vliegtuigen die geplaagd werden door motordefecten.

Er was een goede samenwerking tussen de U-boten en de Condors, maar het is enkel in het eerste halfjaar 1941 dat de Condors grote successen hebben behaald. Vanaf 1942 opereerden ze slechts ten westen van het Iberisch schiereiland. De productie van F.W. 200's werd stopgezet einde 1943.

Overigens kreeg Dönitz weinig medewerking van de Luftwaffe, dit in tegenstelling tot de Royal Navy en RAF Coastal Command die gans de oorlog goed samenwerkten.

«Het tot zinken brengen van koopvaardischepen is meer belangrijk dan aanvallen op vijandelijke oorlogsbodems».

Führerweisung Nr 23 - 6.2.1941

Op 7 februari werd het hoofdkwartier van «Western Approaches Command» verplaatst van Plymouth naar Liverpool (Derby House) en kwam onder bevel van Admiraal Sir Percy Noble, bekend als de best geklede officier van de Royal Navy.

Churchill begon zich zorgen te maken over de zware verliezen van de koopvaardij en met zijn nota van 6 maart 1941 gaf hij prioriteit aan de «Battle of the Atlantic», want hij beseftte dat deze strijd zou beslissen over de toekomst van Groot-Brittannië. De Admiralty kreeg nieuwe richtlijnen en het «Ministry of Transport» en het «Ministry of Labour» werden op de vingers getikt. Een bijzonder Comité werd opgericht dat iedere week verslag moest uitbrengen. (3)

In januari en februari werd geen enkele U-boot tot zinken gebracht maar in maart verloor Dönitz drie van zijn beste kapiteins op tien dagen tijds! De U-47 (Prien) werd door dieptebommen vernield, de U-100 (Schepke) werd geramd door de torpedojager VANOC: er waren slechts 6 overlevenden. De U-99 (Kretschmer) werd zwaar beschadigd door dieptebommen en moest terug aan de oppervlakte komen: kapitein Kretschmer en 39 manschappen werden gered. Kretschmer had toen in totaal reeds 44 vrachtschepen en 1 torpedojager tot zinken gebracht. Zijn rekord werd nooit verbeterd.

Nu het gevaar voor een Duitse invasie definitief geweken was, kregen de konvooien sterkere escortes. Ook de luchtpatrouilles werden opgedreven, wat de U-boten dwong om voortdurend te duiken zodat ze veel kostbare tijd verloren. Ze waren verplicht steeds verder westelijk uit te wijken.

Op 27 mei 1941 werd voor het eerst een konvooi over de ganse lengte van de Noordatlantische Oceaan geëscorteerd - bijna twee jaar na het uitbreken van de oorlog...

Op de Atlantische Oceaan werd de bevoorrading van de U-boten verzekerd door Duitse tankers (Belchen, Egerland, Lothringen e.a.) in het gebied ten noorden van St Paul, tussen 28° en 35° West. Hun loopbaan was erg kort want de meeste werden tot zinken gebracht door de Royal Navy in juni 1941. Alleen de PYTHON en de KOTA PENANG bleven over maar ook zij werden gekelderd einde 1941.

Vanaf april-mei opereerden de U-boten in een zone 300 mijl ten zuiden van IJsland. Dit gebied in het midden van de oceaan noemde men de «Black Gap» - het Zwarte Gat - omdat het buiten bereik lag van de vliegtuigen.

Het was slechts vanaf juni 1941 dat de constructie van nieuwe U-boten goed op dreef kwam en in de tweede helft van het jaar werden gemiddeld 20 onderzeeërs per maand opgeleverd.

Op 1 september waren er in totaal 198 U-boten.

Eveneens in september werden zware konvooigevechten geleverd en de «wolvenhorden» boekten successen, we vermelden er enkele:

— konvooi SC 42 - 64 schepen - 16 schepen gekelderd

— konvooi SC 44 - 66 schepen - 5 schepen gekelderd + 1 korvet.

— konvooi OG 74 - 27 schepen - 6 schepen gekelderd

— konvooi SL 87 - 11 schepen - 7 schepen gekelderd

— konvooi HG 73 - 25 schepen - 9 schepen gekelderd.

Over deze periode werd gemiddeld 1/4 van de schepen in konvooi in de grond geboord.

Om de Italianen te steunen, werden einde september zes U-boten naar de Middellandse Zee gestuurd, gevolgd in november door nog eens zes en dan nog eens zes - in totaal 18 U-boten. Dönitz, pragmatisch zoals altijd, was hierover mistevreden: hij beschouwde de Med als een ratteval (de geallieerden ook!) en veel te gevaarlijk voor de U-boten.

Einde 1941 begon men de escorteschepen uit te rusten met radar (type 271) maar dit gebeurde erg traag. De werkelijke doorbraak kwam pas in augustus 1942 met de radar type 271-Q-PPI.

De Japanse aanval op Pearl Harbour, op zondag 7 december 1941, was ook voor Duitsland een volkomen verrassing.

Keer op keer had Dönitz geïnsisteerd dat men hem tijdig zou verwittigen zo het tot een oorlog zou komen met de Verenigde Staten.

Dit om hem in staat te stellen «einen kräftigen paukenschlag» toe te dienen.

Dönitz vroeg aan Raeder de toelating om meteen 12 U-boten naar de Amerikaanse oostkust te sturen maar Raeder stond nogal weigerachtig tegenover dit project en wees erop dat de strijd in de Middellandse Zee prioriteit had. Tenslotte mocht Dönitz dan toch 5 U-boten sturen, 2 type IX-B en 3 type IX-C. Dit waren boten met een grote actieradius en die 22 torpedo's aan boord hadden.

Ze vertrokken slechts in de derde week van december. De operatie kreeg de naam «Paukenschlag». De oversteek - op economische snelheid - duurde drie weken en op 13 januari bereikten ze de Amerikaanse kust. Hun opdracht was om schepen van minimum 10.000 BRT te kelderen, bij voorkeur tankers.

De Duitsers vonden er geen tegenstand, de schepen voeren nog met volle lichten en er was geen konvooisysteem! 's Nachts kwamen de U-boten aan de oppervlakte en bleven dan rustig wachten tot de schepen vóór hun torpedolanceerbuizen kwamen gevaren. Schepen torpederen was de eenvoudigste zaak van de wereld geworden. Er was slechts een probleem: de U-boten hadden niet genoeg torpedo's...

(Wordt vervolgd)

(3) De uitdrukking «Battle of the Atlantic» is afkomstig van Churchill.

Roger MACHIELSEN

MARITIEM PANORAMA

I. NIEUW RECORDJAAR VOOR OOSTENDSE HANDELSHAVEN

Nu de eindcijfers voor het Oostendse havencomplex officieel gekend zijn, is het ons mogelijk de analyse ervan te maken en de conclusies te trekken voor de verdere uitbouw van de haven. We delen ons overzicht in drie luiken in. Vooreerst brengen wij de analyse van de trafiek in de handelshaven onder stadsvoogdij. Vervolgens ontlede wij de cijfers van de RMT-haven, en tenslotte geven wij de samenvatting van beide havengedeelten in een afzonderlijk artikel.

Ondanks de economische recessie in West-Europa en de daaruit voortvloeiende vermindering van het maritieme goederenverkeer, is de Oostendse handelshaven in 1992 erin geslaagd haar vrachtrafiek met liefst 12,7% op te voeren om aldus het absoluut record van 3.014.714 ton te halen.

Voor het eerst in haar geschiedenis overschreed de stadshaven de 3 miljoen ton zeegoederenverkeer. Dit was hoofdzakelijk te danken aan de verhoogde aanvoer van bouwmaterialen, en vooral aan de forse groei van het ro/ro-verkeer van Sally Line op de verbinding naar Ramsgate.

Ro/ro-goederen dominerend

Inderdaad, zoals wij het in een vorige bijdrage reeds toelichtten, boekte Sally Line 1.660.180 ton ro/ro-vrachten in 1992, hetzij 29,2% meer dan het jaar voordien. Nu de eindcijfers van de totale zeetrafiek gekend zijn, blijkt dat Sally Line liefst 55% van de Oostendse handelstrafiek voor haar rekening nam.

Waarempel een uitzonderlijke prestatie.

Voor al de uitvoer van ro/ro-goederen was zowel in absolute als in relatieve waarde bijzonder scherp afgetekend. Daardoor steeg het aandeel van Sally Line tot 87% van het globale afvoerpakket. Ter herinnering: het succes van deze rederij was hoofdzakelijk te

danken aan de verhoogde afvaartfrequentie van de «Bazias 3» en «Bazias 4», het opdoeken van Kent Line, en het voeren van een efficiënt management.

Evolutie aan- en afvoertrafiek

Qua aanvoertrafiek bleven de bouwmaterialen de 1ste plaats bekleden en haalden daarbij een forse groei van 13,2%. Het betreft zand- en grintsoorten gebaggerd in de Noordzee en bestemd voor de bouwsector. De ro/ro-lossingen van Sally Line kwamen op de 2de plaats met liefst 15,3% winst. Volgden daarop de petroleumprodukten - in hoofdzaak gasolie voor de vissersvloot - met een verlies van 11,2%. Tenslotte kwamen de chemische produkten bestemd voor UCB/CNO als 4e grootste aanvoertrafiek met een lichte vooruitgang van 6,8%. Dit vatten we samen in tabel I.

Het overzicht van de maritieme afvoer is vlug geschetst. Bij gebrek aan diversificatie zijn slechts twee trafieken noemenswaardig: de ro/ro-ladingen van Sally Line die 87% van het globale afvoerpakket vertegenwoordigden en met liefst 22,9% vooruitgang in volume, en de ladingen van chemische CNO-produkten die met 16,6% achteruitboerden. Globaal bekeken verloor deze laatste trafiek andermaal aan belang in de loop van 1992. Aldus kunnen we bondig resumeren in tabel II.

Tabel I

Aanvoer 1/12/1992	Absolute hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Bouwmat.	748.531 t.	+ 13,2 %
Ro/ro-goed.	703.345 t.	+ 15,3 %
Petroleumpr.	177.512 t.	- 11,2 %
Chem. prod.	154.284 t.	+ 6,8 %
Sepeoliet	48.541 t.	+ 19,9 %
Ferrochroom	20.882 t.	- 33,4 %
Diverse	76.231 t.	—
Totaal	1.929.326 t.	+ 11,2 %

Een ander gegeven dat relevant is voor de verdere uitbouw van het havencomplex, is de verdere aftakeling van de industriële trafiek van chemische producten verwerkt in het UCB/CNO-bedrijf gelegen aan het kanaal Oostende-Brugge. Deze trafiek vertegenwoordigt aldus niet meer dan 8% van het totale zeegoederenverkeer.

Daar het renovatieplan op dit kanaal-pand de aanleg voorziet van een industriële achterhaven met bijhorende 10.000 ton-sluis, kan dan ook de vraag gesteld worden of de BEF 4,2 miljarden hiervoor voorzien wel renderend zullen zijn.

Tabel II

Afvoer 1/12/1992	Absolute hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Ro/ro-goed.	956.835 t.	+ 22,9 %
Chem. prod.	99.383 t.	- 16,6 %
Diverse	28.680 t.	—
Totaal	1.085.388 t.	+ 15,5 %

Concluderend was 1992 beslist een zeer gunstig jaar voor de Oostendse handelshaven qua maritieme goedere-entrafiek. Ook kwam er eindelijk schot in het renovatieplan dat positief geadviseerd werd door de VHC. Hopelijk zien we in 1993 de start van de concrete realisatie van dit groots project.

Stippen we aan dat deze balans gerealiseerd werd door 1.679 aanlegbeurten en evenveel afvaarten van koopvaardij-schepen (+ 10%) met een gemiddelde unitaire tonnenmaat van 2.013 BRT. Ruim 58% van deze eenheden waren ro/ro-schepen van Sally Line. Tot slot kunnen wij het overzicht van aan- en afvoer aldus samenvatten in tabel III.

Tabel III

Oostende 1/12/1992	Absolute hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Aanvoer	1.929.326 t.	+ 11,2 %
Afvoer	1.085.388 t.	+ 15,5 %
Totaal	3.014.714 t.	+ 12,7 %

Een haven met toekomst

Uit deze bondige analyse blijkt andermaal dat Oostende een haven met toekomst is. Opnieuw haalde de maritieme goederen-overslag topcijfers in de handelshaven, terwijl de ro/ro-trafiek er bijzonder expansief was. Eerlang brengt Sally een derde ro/ro-schip in de vaart, wat deze trafiek nog meer impuls zal geven.

Aldus wordt het ro/ro-verkeer dominerend in de Oostendse haven, waar Sally en RMT samen zo'n 4 miljoen ton transiteerden in 1992, hetzij circa de 3/4 van de totale goederen-overslag. Dit is beslist een belangrijk gegeven waarmee rekening moet gehouden worden bij het realiseren van het renovatieplan. Oostende moet zich kunnen profileren tot volwaardige ro/ro-haven op de transitas continent-Engeland. Daartoe heeft ze immers alle troeven in handen.

2. TOERISTISCHE RMT-TRAFIEK EXPANSIEF IN 1992

Nu de eindcijfers 1992 van RMT bekend zijn, kan de balans van de trafiek op de Oostende-Doverlijn opgemaakt worden. Wat hierbij onmiddellijk opvalt, is de vooruitgang van het toeristische ferry-verkeer, terwijl de commerciële vrachtrafiek aan stagnatie toe is.

Dank zij het opdoeken van het toeristisch verkeer op de Zeebrugge-Doverlijn van P & O, is RMT erin geslaagd haar aantal vervoerde passagiers met 300.781 eenheden of 16,1% op te voeren tot 2.169.798. Gehoopt werd ruim 400.000 passagiers van de afgeschafte verbinding te kunnen recupereren, maar de lijnen Calais-Dover en Zeebrugge-Felixstowe traden vrij spoedig als geduchte concurrenten op.

Nochtans was het jaar 1992 voor RMT bijzonder goed ingeluid met zo'n 22% winst aan passagiers gedurende het eerste kwartaal. De jumboferry «Prins Filip» kwam evenwel te laat in de vaart om de passagiers van de opgedoekte Zeebrugge-Doverlijn in optimale omstandigheden op te vangen. De zomermaanden en het najaar werden dan ook minder rendabel voor RMT zodat de groeivoet tot 16,1% gereduceerd werd.

Vooraf gemotoriseerde passagiers

Een opsplitsing in ferry- en jetfoil-verkeer leert ons dat enkel de nog vier bestaande ferries van de groei profiteerden. De twee jetfoils leden inderdaad enig verlies. Dit wijst op een forse stijging van de gemotoriseerde passagiers ten nadele uiteraard van de voetpassagiers. Deze vaststelling is beslist van belang voor de te

volgen strategie in het vooruitzicht van de Kanaaltunnel.

Inderdaad, tot 1991 stond RMT sterk qua voetpassagiers dankzij de goede aansluiting van Oostende op het Europese spoorwegennet. Een kentering in dit patroon is zich thans aan het aftekenen en in dit opzicht is het wel spijtig dat de Ensorstad niet beter verbonden is met de grote wegenassen van ons continent.

Hoe deze verschuiving cijfermatig evolueerde tijdens het afgelopen jaar vernemen wij aan de hand van tabel I. In absolute cijfers wonnen de ferries 329.000 passagiers bij, en de jetfoils verloren er ruim 28.000. Globaal bekeken beliep het groeiritme dus 16,1%, wat beslist bevredigend is wanneer men bedenkt dat de passagierstrafiek tussen Engeland en het continent voor ruim de helft via Calais verliep.

Dat de gemotoriseerde passagiers aan belang wonnen op de Oostende-Doverlijn blijkt ook uit de statistieken van de vervoerde toeristische voertuigen. Januari 1992 leverde hier een groei op van liefst 42%, die echter langzaam terugviel tot 30,8% voor het hele jaar. Dit is beslist een merkwaardige prestatie die RMT tot aan de ingebruikneming van de Chunnel zou moeten behouden. Voor de precieze cijfers verwijzen we naar tabel II.

Tabel I

Passagiers 1/12/1992	Aantal	Evolutie 1991/92
Ferries	1.835.628	+ 21,7 %
Jetfoils	334.170	- 7,8 %
Totaal	2.169.798 t.	+ 16,1 %

Tabel II

Toer. voert. 1/12/1992	Aantal	Evolutie 1992/91
Aanvoer	146.369	+ 32,1 %
Afvoer	152.808	+ 29,9 %
Totaal	299.177	+ 30,8 %

Commerciële ro/ro-trafiek

Qua ro/ro-trafiek betekende 1992 een tijdelijke stopzetting van de achteruitgang die sinds 1985 merkbaar is. Inderdaad, voor het eerst sedert dat jaar is er een lichte winst te bespeuren, namelijk 1,3% voor een omzet van 94.632 trailers en/of vrachtwagens. In 1985 bedroeg deze transit liefst 144.000 eenheden, wat een marktaandeel van 8,6% betekende in de range Cherbourg-Rotterdam.

Op een tijdsperiode van 7 jaar is de ro/ro-vrachttrefiek van RMT derhalve met 34% achteruitgegaan, wat resulteert in een meer dan halvering van haar marktaandeel, hetzij 3,7%. Toen de «Prins Filip» werd geconcepieerd, zat de commerciële RMT-transit in de lift.

Daarom ook werd de ro/ro-capaciteit van deze jumboferry verdubbeld t.o.v. die der andere ferries. Alles lijkt er helaas op te wijzen dat de reuzeferry te laat in de vaart kwam.

De oorzaken van de ro/ro-regressie bij RMT zijn gekend: haar poolvorming met P & O, de concentratie van haar trafiek op Dover, de onmogelijkheid van gevaarlijke en uitzonderlijke ladingen te vervoeren en de economische regressie die in Groot-Brittannië heerst.

In verband met dit laatste dient aangestipt dat bepaalde rederijen hiervan geen last ondervonden. Zo haalde de Oostende-Ramsgatelijn van Sally Li-

ne in 1992 een groeivoet van 27% met 80.350 vervoerde trailers.

Tot slot van dit exposé wijzen wij nog op het financieel verlies van RMT in 1992 door de devaluatie van het Britse pond. Ook staat een grondige herstructurering van de rederij voor de boeg, wat grote ongerustheid verwekt onder het personeel. Hopelijk valt de bedrijfseconomische weerslag van deze plannen niet te negatief uit voor de Oostendse regio.

Tabel III

Ro/ro-traf. 1/12/1992	Aantal trailers	Jaar- evolutie
1989	116.395	—
1990	104.995	— 11,4 %
1191	93.387	— 10,9 %
1992	94.632	+ 1,3 %

3. HANDELSHAVEN EN RMT HALEN SAMEN 5,3 MILJOEN TON

Wanneer met betrouwbaar statistisch materiaal de globale zeetrafiek van het Oostendse havencomplex berekend wordt, krijgen we voor het jaar 1992 een globaal zeegoederenpakket van 5.305.851 ton. Hier van zijn 3.951.317 ton ro/ro-vrachten, wat liefst 74% is van de totale omzet. Dit vrij hoog aandeel wijst duidelijk op het belang van de ro/ro-trafiek voor de verdere ontwikkeling van de Oostendse havenactiviteiten.

Havenstatistieken zijn niet altijd betrouwbaar en vergelijkbaar. Dit komt doordat handelshaven en RMT-haven elk een eigen berekeningswijze hantieren. Ook de competitie tussen de havens onderling speelt hierin een rol want elkeen heeft er belang bij met indrukwekkende cijfers naar buiten te komen.

Ro/ro primeert voor 55% in handelshaven

Voor de handelshaven onder stadsvoogdij worden de statistieken opgesteld door Dens/Sally en door de havenkapiteindiensten. Ze geven een duidelijk overzicht weer van het aantal verscheepte trailers op de Oostende-Ramsgatelijn met het daarbijhorend brutogewicht zoals dit gebruikelijk is in de meeste havens.

De gepubliceerde cijfers voor de handelshaven zijn dan ook correct.

Aldus blijkt dat dit havengedeelte in 1992 een recordbalans van 3.014.714 ton zeegoederentrafiek verwezenlijkte, waarvan 1.660.180 ton ro/ro-vrachten. Dit is een aandeel van liefst 55% dat vooral bij uitvoer scherp afgetekend is. De rest van het goederenpakket bestaat voor 39% uit droge massagoederen (in hoofdzaak bouwmaterialen) en voor 6% uit vloeibaar bulk (overwegend gasolie). Aldus samengevat in tabel I.

RMT-trafiek nauwkeurig berekend

Anders is het gesteld met de RMT-haven waar enkel het aantal verscheepte trailers en personenwagens opgegeven wordt. Het is op grond hiervan dat we in onze artikels de groeiritmes van de trafiek bepalen. Over het brutogewicht van deze vrachten geeft RMT geen cijfers prijs.

Om dit op te lossen past de havenkapiteindienst volgende «benaderende» formule toe: 1 toeristische wagen = 1 brutoton; 1 vrachtoortuig = 25 brutoton. Hierbij valt onmiddellijk op dat het gewicht van de toeristische voertuigen (personenwagens en cars) ondermaats is, terwijl dat van trailers en vrachtwagens overschat wordt.

Deze berekeningswijze is dus niet correct. Ook de NIS-statistieken zijn onbruikbaar daar ze enkel het nettogewicht opgeven.

Een juistere methode voor het berekenen van het brutogewicht bij RMT werd ons ingegeven door de Oostendse Havengemeenschap. Deze methode ligt trouwens voor de hand. De trailerstrafiek van RMT en Sally Line in de handelshaven zijn volkomen gelijkwaardig. Vermits Sally én het aantal trailers én het brutogewicht ervan opgeeft, kan het gemiddeld gewicht per trailer berekend worden en dan toegepast worden op de RMT-trailers. Voor 1992 geeft dit 20,7 ton per vrachtwagen/trailer.

Tabel I

Handelshaven 1992	Aantal trailers	Bruto- gewicht
Ro/ro goed.	80.350	1.660.180 t.
Andere goed.	—	1.354.534 t.
Totaal	80.350	3.014.714 t.

Tabel II

RMT 1992	Aantal	Bruto- gewicht
Personenvoert.	299.077	332.275 t.
Vrachtwagens	94.632	1.958.882 t.
Totaal	393.709	2.291.137 t.

Voor het bepalen van het brutogewicht der verscheepte toeristische voertuigen door RMT, kunnen de MBZ-normen gebruikt worden. Die zijn immers zeer aanvaardbaar en stellen $1 \text{ TV} = 1,111 \text{ kg}$. Aldus is het ons mogelijk de ro/ro-tonnages van RMT op een nauwkeuriger manier te berekenen. Voor 1992 gelden volgende cijfers vervat in tabel II.

Hele havencomplex realiseert voor 74% ro/ro-goederen

Aan de hand van tabel I en II is het nu mogelijk een juist overzicht te geven van de ro/ro-trafiek in het hele Oostendse havencomplex. We vatten dit samen in tabel III. Hieruit blijkt dat RMT nog maar 58% van deze trafiek voor haar rekening neemt, daar waar het in 1990 nog 66% bedroeg. Sally Line neemt dus gestadig aan belang toe en komt heel dicht bij het cijfer van RMT. Deze evolutie ten gunste van de handelshaven is beslist van belang voor het concreet realiseren van het havenrenovatieplan.

Tot slot kunnen we ook de globale zeegoederentrafiek van het Oostendse havencomplex met nauwkeurigheid berekenen. Voor 1992 was dit 5.305.851 ton of 8% meer dan in 1991. De handelshaven haalde wel recordcijfers, maar RMT stagneerde qua ro/ro-trafiek. Voor meer details hieromtrent verwijzen wij naar onze vorige bijdragen.

Tabel III		
Ro/ro-trafiek Oostende 1992	Tonnages	Aandeel
RMT-haven	2.291.137 t.	58 %
Handelshaven	1.660.180 t.	42 %
Totaal	3.951.317 t.	100 %


Tabel IV stelt deze globale trafiek cijfermatig voor. Merk hierbij op dat de handelshaven ruimt 57% van het globale zeegoederenverkeer voor haar rekening neemt. Sinds 1990 is dit havengedeelte immers toonaangevend qua vooruitgang. Een tweede vaststelling is dat de ro/ro-trafiek op Dover en Ramsgate in totaal 74 % van de Oostendse trafiek uitmaakt. Dit is dan ook de slotconclusie van dit exposé, namelijk dat Oostende een ro/ro-haven bij uitstek is en ze in deze optiek verder moet uitgebouwd worden.

Tabel IV		
Oostende 1992	Totale trafiek	Aandeel
RMT-haven	2.291.137 t.	43 %
Handelshaven	3.014.714 t.	57 %
Totaal	5.305.851 t.	100 %

Henri Rogie

Zo het land. Zo de bank.

We zijn groot geworden in het land waar u leeft. Daarom begrijpen we u beter dan wie ook. De Kredietbank, de bank waar u zich thuis kan voelen.

Thuis bij de bank van hier 

VLAAMSE VISSERSVLOOT VERLIEST AAN RENDEMENT

Voor de Vlaamse zeevisserij was 1992 een crisisjaar. De strenge EG-maatregelen inzake quotabeperkingen en afslanking van de vloeten hadden voor gevolg dat zowel de aanlandingen als de brutobesommingen een gevoelige achteruitgang kenden. In alle drie de vissershavens van het land deed deze regressie zich scherp gevoelen.

Zo daalde de aanvoer in eigen havens met niet minder dan 4.000 ton tot amper 26.794 ton, zijnde een vermindering met 12,9%. Deze produktie was het vangstresultaat van 33.932 zeedagen activiteit, hetzij 2% minder dan het vorige jaar. Aldus regresseerde de aanvoer per zeedag met 10% tot 788 kg.

Verminderd rendement

Er dient echter aangestipt dat de aanlandingen in vreemde havens aan belang wonnen in 1992 en ruim 1/4 van de totale produktie omvatten. Vooral in Nederlandse en Britse vismijnen gingen onze vissers lossen, alwaar ze dicht bij hun visgronden zijn en er ook gunstiger prijzen krijgen voor hun vangsten. Door de steeds omvangrijkere lossingen in vreemde havens is ons land dan ook verplicht grotere hoeveelheden vis te importeren uit het buitenland. In dit importpakket stegen de hoogwaardige vissoorten aan belang.

Naast de aanvoerdaling in eigen havens merkt men ook een gevoelige vermindering van de prijsvorming.

Tabel I		
België 1992	Hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Aanvoer (in ton)	26.794	– 12,9 %
Besomming (mlj BEF)	2.615	– 23,9 %

Tabel II		
Nieuwpoort 1-12 / 1992	Hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Gewicht	1.181 t.	– 2,2 %
Waarde	115 milj.	– 12,4 %
Oostende 1-12/1992	Hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Gewicht	8.327 t.	– 22,1 %
Waarde	749 milj.	– 29,2 %
Zeebrugge 1-12/1992	Hoeveelh.	Evolutie 1992/91
Gewicht	17.286 t.	– 8,5 %
Waarde	1.751 milj.	– 21,8 %

Dit had onvermijdelijk voor gevolg dat de brutobesomming in 1992 met zo'n BEF 0,8 miljard terugviel tot 2,615 miljard in globo. Dit betekent een verlies van 23,9% t.o.v. het jaar voordien. De afname van de gasoliekosten met 1 BEF/L tot 6,75 BEF/L (– 13%) was bijzonder welkom, maar kon helaas slechts een fractie van het besommingsverlies compenseren.

De vissoorten die een forse aanvoerdaling kenden, waren de schol en de tong. Het aanbod van garnalen en Noorde kreeften was daarentegen licht gestegen. Qua prijs hadden schol, kabeljauw, schelvis en wijting te kampen met gevoelige dalingen. Hierdoor verflauwde de algemene gemiddelde prijs met bijna 10 BEF/kg tot 96 BEF/kg. Nu vatten we dit alles samen in volgende tabel I.

Drie havens getroffen

We zeiden daarnet dat alle drie de vissershavens van het land het slachtoffer werden van deze crisistoestand. Zo had Nieuwpoort vooral af te rekenen met een gevoelige daling van de besomming.

Ook werd de vloot er met 7 eenheden afgeslankt tot 24 bemande schepen. Het zijn in hoofdzaak Eurokotters die op de kustvisserij zijn afgestemd.

Ook Zeebrugge leed zware verliezen ondanks het feit dat ze de meest moderne vloot bezit van de kusthavens.

Toch bleef de Zeebrugse vissersvloot de meest renderend met zo'n 60% van de globale aanvoer en besomming van het land. Ook hier deed de verminderde aanlandingen van schol en de daling van de visprijs zich bijzonder scherp gevoelen.

Het was echter Oostende die de grootste achteruitkende met bijna 1/3 verlies aan besomming. Hier opereert immers de oudste vloot van het land, terwijl de uitvlagging van haar schepen naar Zeebrugge niet bepaald positief voorkwam. Ondanks de gedeeltelijke renovatie van haar vismijn is het duidelijk dat Oostende fel achteruitboort en de hele zeevisserijsector er thans een echte crisisperiode doormaakt.

Tot slot van dit bondig exposé brengen wij cijfermatig de prestaties van deze drie havens in volgende tabel II. Zoals hierboven uiteengezet zijn ze helaas niet schitterend.

Henri ROGIE



STEUNFONDS «DE BLAUWE HELM»

Onze soldaten werken voor de vrede. Deze uitspraak is nooit beter tot uiting gekomen dan in hun betrokkenheid bij UNO-operaties. Hun opdracht, die dikwijls gevaarlijk is, kennen ze. Het is voor ons, burgers, de taak om hen te steunen.

Daarom werd de vzw «Steunfonds De Blauwe Helm» opgericht, die als voornaamste doel heeft:

— hulp te verlenen aan slachtoffers of nabestaanden van personeel van Landsverdediging, ingezet bij operaties in het buitenland.

— acties te organiseren of te ondersteunen om de band met het vaderland in stand te houden.

Het totaal van de opbrengsten van de Blauwhelmen campagne zal het steunfonds spijzen.

Hoe kan U ons steunen?

Steun de actie door te bellen naar de speciale infolijn 077/350 150. Op deze infolijn betaalt U 5,97 frank per eenheid. De opbrengst wordt gestort in het Steunfonds «De Blauwe Helm».

U kan natuurlijk ook zélf meteen een bijdrage storten in het Steunfonds «De Blauwe Helm». Het volstaat Uw gift over te schrijven op het volgende rekeningnummer:

096-0000000-21

VZW «De Blauwe Helm»
Lambermontstraat 8
1000 Brussel



LES SIRENES D'HOMERE A NOS JOURS

Les vieux loups de mer en parlent encore. Ces êtres, mi-femme, mi-poisson, essayaient par temps de brume de les appâter par leurs chants envoûtants. Beaucoup de ceux qui ne purent résister à leurs charmes, ont payé de leur vie ces brefs instants de volupté.

Dans les mythologies anciennes, une sirène était un être démoniaque. Elle était alors mi-femme, mi-oiseau. Plus tard, elle prit l'aspect que nos vieux marins connaissent : mi-femme, mi-poisson. Déjà les Grecs savaient qu'elles envoûtaient les navigateurs jusqu'à la mort.

Au moyen âge, les sirènes étaient d'aguichants symboles sexuels. Les humanistes, par contre, les considéraient comme des êtres doués. Quant à nos marins d'aujourd'hui, s'ils en parlent encore, c'est un peu leurs phantasmes qu'ils concrétisent dans ces créatures mystérieuses et ô combien sensuelles !

C'est Homère qui est notre première source littéraire des sirènes. Dans le huitième chant de l'Odyssée, il nous relate ce que son héros, quelque huit cents ans avant Jésus-Christ, eut comme aventures avec elles. Puis vint Jacob van Maerlant, un des premiers poètes flamands, qui dans son manuscrit «Der Naturen Bloemen» nous montre une sirène allaitante. Depuis lors, chantres et écrivains du monde entier nous ont laissé de fascinants récits sur ces créatures mystiques.

Les arts décoratifs, eux non plus, ne sont pas demeurés en reste d'imagination. De merveilleuses sculptures grecques nous montrent de mystérieuses femmes qui portaient encore des

ailles. Car avant qu'elles n'aient leur queue de poisson, les sirènes ressemblaient aux anges. Au moyen âge, des chapiteaux et des autels de monastères se voyaient décorés de sirènes.

Des symboles profanes et luxurieux dans la liturgie catholique, me direz-vous ? Vraisemblablement pas, car les sirènes avaient alors un côté mystique qui s'insérait parfaitement dans le contexte ténébreux et imaginaire de la religion romaine. C'est ainsi qu'au XIV^{ème} siècle, les moines de l'Abbaye Saint Bavon traînaient leurs sandales sacrées sur les dalles de leur chapelle représentant des sirènes à moitié nues. On peut même y admirer une Sainte Vierge terrassant une sirène tout comme Saint Georges le fait avec le dragon.

A partir du XVI^{ème} siècle, la sirène devient avant tout un ornement. Comme sceau d'imprimerie dans un missel romain paru à Venise après le Concile de Trente en 1572. Comme insigne carnavalesque en Flandre zélandaise. Comme motif décoratif sur carreaux de Delft, et même comme icône russe.

Plus près de nous, voici Matisse qui nous peint d'aguichantes sirènes. Ses dessins sont si subtils qu'on se demande si leur corps se termine bien en queue écaillée. Il y a aussi Magritte, Delvaux, le cartooniste Brasser, et tant d'autres encore.

Enfin vint Hollywood. Les dessins animés s'emparèrent du sujet et Walt Disney créa pour l'émerveillement de nos enfants l'inoubliable « Petite Sirène ». Mais celle-ci portait chaste-ment un minuscule soutien-gorge car la pudibonde Amérique se devait de respecter sa morale légendaire.



Cette sirène comme fresque à CLUNY.

Quant à la sirène la plus jeune, celle-ci n'a que quatre ans. C'est le 16 mai 1989 qu'elle apparut dans le respectable quotidien britannique The Sun. Sous le titre « Sailors Find Mermaid Near Florida », le reporter de service nota : « Once released the blonde sea-female told them she lived in the lost underwater city of Atlantis located deep beneath the Devil's Triangle ».

Il s'agissait donc bien d'une belle sirène blonde qui désigna aux marins de nos jours l'endroit où se trouve la cité sous-marine d'Atlantide. Ce ne peut donc être de la pure fantaisie si même la presse britannique en parle. Que dire alors du Conseil supérieur de la Noblesse qui octroya aux villes d'Ostende et de Waasmunster le droit de porter une sirène dans leurs armoiries ?



Les sirènes du XIV^{ème} siècle à l'Abbaye Saint Bavon de Gand.

Non, les sirènes ne sont assurément pas de la pure fantaisie sortie de l'imagination de quelque marin lubrique. Je me rappelle qu'après une nuit astreignante de draguage, nous embouquâmes la passe du Four pour aller relâcher à Brest.

J'étais alors jeune enseigne de vaisseau, seul de quart à la passerelle du M 930 Rochefort. Dans le petit matin blafard, une légère brume blanchâtre s'accrochait en longues traînées aux récifs du goulet.

Soudain, à tribord, je crus distinguer une vague silhouette allongée à fleur d'eau sur un écueil. Les paupières lourdes de sommeil, j'eus quelque peine à river mes yeux à mes jumelles. Ce que je vis alors fut à la fois tellement fugace et éblouissant que j'eus la sensation de vivre un rêve : de longs cheveux blonds qui cachaient à peine des seins admirablement galbés et qui allaient se perdre sur un bas-ventre longuement écaillé.

Je dus être le seul à la voir car mon timonier garda, au degré près, le cap que je lui avais donné. Quant au vieux qui dormait sans sa cabine, je me gardai bien de le réveiller, de peur qu'il ne me prenne pour quelque mythomane lubrique.

Les sirènes, de la pure imagination, me direz-vous ? Maintenant qu'arrivé à l'âge où le marin vit de ses souvenirs, je n'en suis pas si certain.

Henri ROGIE

Avez-vous déjà une
« Cravate Force Navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtsdas » ?

HET MARITIEM EMBARGO

Boarding! Boarding! Boarding!

Op 2 augustus 1990 viel Irak zijn buurland Koeweit binnen.

Door de VN-Veiligheidsraad, als emanatie van de wereldgemeenschap, werd snel en eensgezind gereageerd. Zeer kort na de feiten werden economische sancties afgekondigd tegen Irak en Koeweit. Het maritiem embargo zou aan deze internationale druk gestalte geven om zichtbaar en daadwerkelijk Irak tot een onmiddellijke en onvoorwaardelijke terugtrekking van zijn troepen te dwingen. Op 17 augustus 1990 voer "Task Group 418.2" (Zinnia, Iris, Myosotis) van de Belgische Zeemacht af vanuit Zeebrugge. Operatie "Southern Breeze" was gestart. Eind september 1990 volgde het fregat "Wandelaar" om het maritiem embargo te controleren. Gedurende één jaar werd de natie in de Golfregio vertegenwoordigd door een dynamische, onvermoeibare Zeemacht die onafgebroken en op een plichtsbewuste wijze zijn opdracht vervulde. De geleverde prestaties werden internationaal zeer gewaardeerd.

De doelstelling van dit artikel is een objectieve balans van enkele aspecten van het maritiem embargo op te maken. In het bijzonder wordt het maritiem embargo tegen Irak en de rol van de Belgische Zeemacht in deze operatie verder uitgediept.



Het begrip maritiem embargo

Het maritiem embargo situeert zich in het internationaal recht of volkenrecht dat gedefinieerd kan worden als het geheel van de rechtsnormen die de internationale betrekkingen beheersen. Door sommigen wordt de effectiviteit van het internationaal recht in vraag gesteld omdat de sanctie tegen de overtredingen van een internationale rechtsregel onbestaande is of moeilijk ten uitvoer wordt gebracht. Niettemin is iedereen het er wel over eens dat de sanctie ongetwijfeld een essentiële voorwaarde is voor de doeltreffendheid van het internationaal recht. Het maritiem embargo is naast vele andere, een dergelijke sanctie, een dwangmaatregel of een represaille die aangewend wordt door de internationale gemeenschap als antwoord op een volkenrechtelijke ongeoorloofde handeling.

De represaille heeft bijgevolg als doelstelling van een staat respect voor het internationaal recht af te dwingen.

We onderscheiden aldus enerzijds de dwangmiddelen in vredetijd en anderzijds de dwangmiddelen in oorlogstijd. Tot de dwangmiddelen in vredetijd behoort het embargo dat in zijn meest oorspronkelijke vorm de beslaglegging op vreemde schepen en goederen betekende. Het van het Spaans afgeleide begrip embargo heeft van oudsher een maritiem-juridische betekenis, maar wordt weliswaar meer en meer gebruikt om allerlei economische sancties aan te duiden. Denken we hier maar aan een handelsembargo, een wapenembargo of een financieel embargo.

Een maritiem embargo kan beschreven worden als een pacifieke blokkade waarbij de kusten en de havens van een staat door een andere staat

Het maritiem embargo in het kader van de WEU

Enkele dagen voor de goedkeuring van Resolutie 665 komen de negen Lidstaten van de WEU in Parijs bijeen. Onder voorzitterschap van Frankrijk wordt beslist de operaties voor de implementatie van Resolutie 661 in de Golfregio te coördineren. Conform met de beslissingen van de WEU-Ministerraad wordt op 27 augustus 1990 een vergadering belegd met de Stafchefs van de diverse Lidstaten. De *"Joint specific guidelines for coordinated action by WEU countries to enforce the naval embargo"* worden aanvaard door de leden van de vergadering. De doelstelling van de gegeven opdracht luidt: *"To assure the application of Resolution 661 of the Security Council concerning the efficient implementation of the maritime embargo against Iraq and Koweit"*.

De inzet van de Belgische Zeemacht

Op 26 september 1990 neemt de Belgische regering de beslissing het fregat "BNS Wandelaar" richting Perzische Golf te sturen. Naast een begeleidingsopdracht van maritieme konvooien krijgt het fregat als opdracht: *"... renforcer la mission d'embargo naval dans le Golfe ou participer à la relève d'un bâtiment du même type"*. De controle van het maritiem embargo wordt uitgevoerd van 14 oktober 1990 tot 27 januari 1991 door het fregat "BNS Wandelaar" en van 28 januari 1991 tot 31 mei 1991 door het fregat "BNS Wielingen". Vanuit Zeebrugge ligt de operationele controle over de eenheden in handen van Divisieadmiraal HERTELEER, toenmalig Commandant van COMOPSNV. In het kader van de afgesproken coördinatie binnen de WEU, wordt bij het begin van de Golfoorlog deze controle tijdelijk overgedragen, aan de bevoegde Commandant van de operatiezone. België neemt met deze correcte naleving van de afspraken binnen de WEU, een vooraanstaande plaats in. De coördinatie wordt gedurende de operaties permanent verzekerd door de "Embargocel". Deze cel hield de situaties bij en had contacten met de eigen eenheden in de Golfregio, de coördinatiecel van de WEU (Marine

Paris) en het Embargo Surveillance Center in London.

De operationele zones

Frankrijk, dat het voorzitterschap bekleedde bij de aanvang van de Golfcrisis, had de Golfregio opgesplitst in drie belangrijke operatiezones: "Artimont Ouest" (Straat van Tiran), "Artimont Sud" (Straat van Bab el Mandeb) en "Artimont Est" (Straat van Hormoez). Terecht nam men aan dat wie de Straat van Tiran, de Straat van Bab el Mandeb en de Straat van Hormoez strikt controleerde, de zeeroutes naar Irak en Jordanië beheerste. Onze Belgische fregatten controleerden overwegend de Straat van Bab el Mandeb, terwijl de meeste WEU-Lidstaten in de Perzische Golf opereerden..

Enkele cijfers

In "Artimont Sud" werden door de "Wandelaar" 2154 schepen herkend en geregistreerd. Vijftien vreemde koopvaardijschepen ondergingen een inspectie aan boord. Het fregat "Wielingen" tekende een totaal van 1014 waargenomen schepen op. Bij dertien schepen ging het boarding team aan boord om tot controles over te gaan. Uit de inspectieverslagen blijkt dat 30 % van de bezochte schepen in de Straat van Bab el Mandeb en 80 % van de schepen in de Straat van Tiran het Jordaanse Aquaba als bestemming of als initiële haven had-

den. Het behoeft weinig uitleg dat via de Jordaanse haven doorvoer naar Irak tot de reële mogelijkheden behoorden. Certificaten toonden weliswaar aan dat producten zoals graan, rijst, melkpoeder, medicijnen en fosfaat niet bestemd waren voor gebruik in Irak en Koeweit.

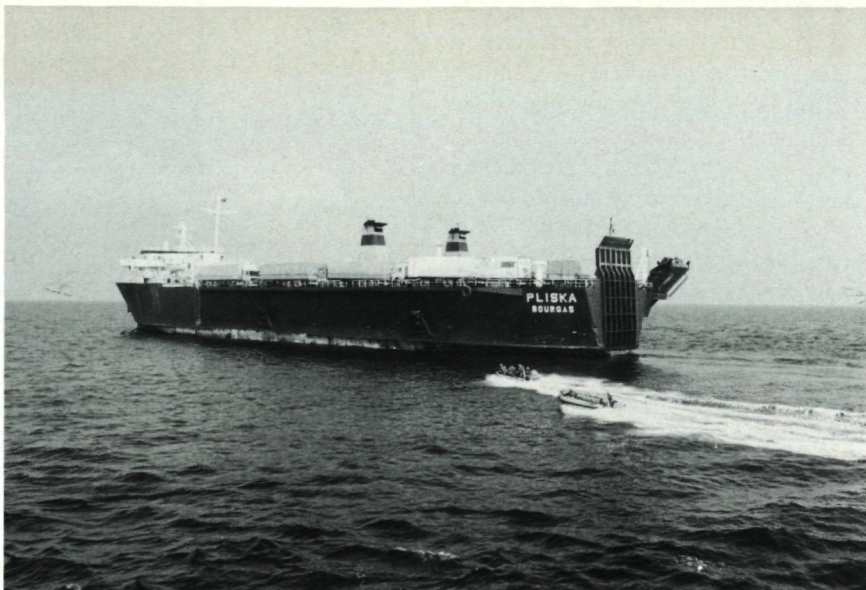
Bijdragen van de diverse naties

In het totaal werden 33158 onder- vragingen van schepen geregistreerd. De bijdrage van de WEU-Lidstaten was goed voor bijna 70 %. Binnen de WEU leverde Frankrijk het leeuwendeel. Niettemin mag de bijdrage van de Belgische fregatten becijferd worden op 14 % van het totaal aantal ondervraagde schepen. Het Verenigd Koninkrijk deed amper beter: 14.08 %. Voor een vergelijkbaar land zoals Nederland bedroeg dit slechts 2 %.

De effectiviteit van het maritiem embargo

Het is duidelijk dat het maritiem embargo sterk geconcentreerd werd rond de Straat van Tiran. Meer dan in andere zones werd hier van het bezoekrecht gebruik gemaakt.

Volgens "The Economist" deden in normale omstandigheden twintig schepen per dag de haven van Aquaba aan. Tijdens het embargo daalde dit tot één à twee schepen. In april



1991 was er sprake van een lichte stijging tot drie schepen per dag. Uit ons onderzoek blijkt dat het embargo doeltreffend leek en dat bij de deelnemers de sterke wil aanwezig was om het maritiem embargo te doen slagen. Het "London Defence Centre" berekende in november 1990 dat de directe kost voor Irak, te wijten aan het embargo, 40 % van het oorspronkelijk geraamde BNP van 1990 bedroeg. Dit betekende een verlies van bijna 27 miljard dollar. De directe invloed van het embargo op het Iraakse economische bestel was vooral te situeren in twee domeinen waarin ook de kwetsbaarheid van het land te vinden is, nl. de export van olie (98 % van de totale uitvoer) en de voedselafhankelijkheid (invoer van 70 % van het voedsel). Ondanks de zware economische verliezen wou Irak voor het allesomvattend en totaal VN-embargo niet zwichten en verkoos liever de ultieme van het internationaal recht. Benadrukken we hier dat het maritiem embargo hoe dan ook de nodige tijd heeft bezorgd om alle mogelijke politieke en diplomatieke wegen te bewandelen. Het heeft tevens toegelaten de militaire operaties voor te bereiden en de middelen hiervoor in plaats te stellen.

Besluit

Het maritiem embargo biedt onmiskenbare voordelen. Het biedt de onontbeerlijke ruimte om te pogen internationale geschillen op te lossen. Aan het aandeel van de Belgische Zeemacht kan zeker niet onopgemerkt voorbij gegaan worden. De totale inzet van het Marinepersoneel is daar niet vreemd aan.

Jan DEMEYERE

BEKNOPTE BIBLIOGRAFIE

BERNARD H., *Totale oorlog en revolutionaire oorlog - Band I - De XIXde eeuw, de Eerste Wereldoorlog en de Russische Revolutie*, Brussel, K Mil Sch, 1976, 552 p.

COT J.P. et PELLET A., *La Charte des Nations Unies*, Brussel-Parijs, Economica-Bruylant, 1985, XVI + 1553 p.

DEMEYERE J., *Het maritiem embargo: economische en juridische aspecten*. Sch Mil Adm, Brussel, 1992, 127 p.

DUPUY R., VIGNES D. et d'autres, *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Parijs-Brussel, Economica-Bruylant, 1985, 1447 p.

HUFBAUER G.C., SCHOTT J.J., *Economic Sanctions Reconsidered: History and Current Policy*, Washington D.C., Institute for International Economics, 1985, XVI + 753 p.

RESEARCH CENTER FOR INTERNATIONAL LAW, UNIVERSITY OF CAMBRIDGE, *The Kuwait Crisis: Sanctions and their economic consequences*, Cambridge, Grotius Publications Ltd, September 1991, 992 p.

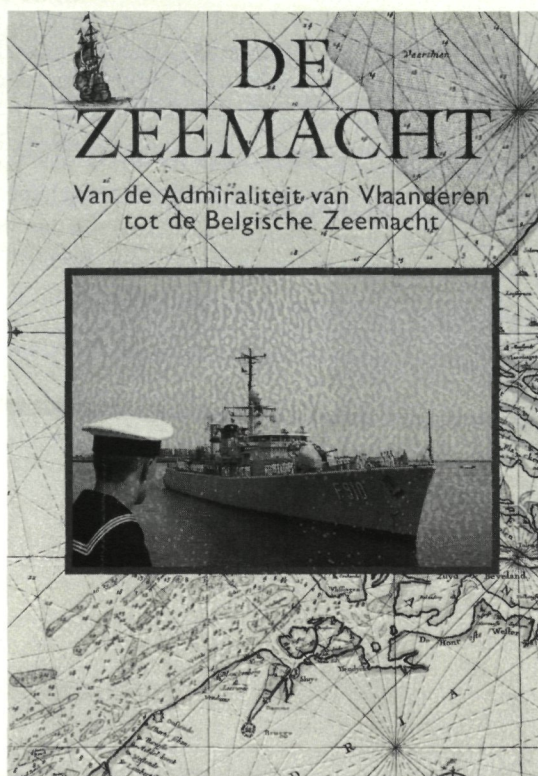
ROUSSEAU Ch., *Le droit des conflits armés*. Paris, Ed. A. Pedone, 1983, 629 p.

VAN EEKELEN W., *WEU and the Gulf Crisis*, In: *Survival* London, IISS, Nov/Dec 1990, Vol xxxii, nr 6,

WILLETT S., *The Gulf Crisis: Economic Implications*, London, Brayssey's, Centre for Defence Studies, 16 November 1990, 67 p.

The Economist, London, 1990-1991
Middle East International, London, 1990-1991

The Middle East Review 1991 / 1992, Essex, 1991, 17 Ed



Het boek is verschenen bij Uitgeverij LANNOO te B-8700 TIELT tel. 051/42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BEF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikkels, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.

geblokkeerd worden door zeestrijdkrachten zonder dat er een oorlogstoestand bestaat. Een blokkade (Blocus, Blokkade) daarentegen is een dwangmiddel eigen aan de zeeoorlog, waarbij een oorlogvoerende Staat een andere Staat alle verbindingsmiddelen ter zee ontnemt. Het bestaan van een oorlogstoestand is dus een *conditio sine qua non*. Het is belangrijk dat dit onderscheid tussen het embargo en de blokkade wordt gemaakt.

In een historisch perspectief

Zoals vermeld werd, bestaan embargo's en economische sancties sinds mensenheugenis. De techniek werd in het Oude Griekenland reeds beproefd. Zo kondigde Pericles, staatsman van Athene, in 432 voor Christus een embargo af tegen Megara, een stad in Zuid-Griekenland. Dit als antwoord op de territoriale expansie van deze stad en de ontvoering van drie Atheense vrouwen. Met een decreet werd de invoer van producten van Megara in Athene verboden. Voor de eerste maal in de geschiedenis dook in 1584 de zeeblokkade op, toen de Verenigde Provinciën der Nederlanden een blokkade afkondigden tegen alle Vlaamse havens, in handen van de Spanjaarden. Aan de oorsprong van de blokkade lag de belegering van de steden in de middeleeuwen en het recht van de belegeraars om de economische toevoerlijnen naar de stad af te snijden.

Op 9 juli 1630 werd de zeeblokkade geïnstitutionaliseerd in een Hollands "plakkaat". Reeds in 1625 had Grotius dit concept vastgelegd in een doctrine over de Zeeoorlog, die bovendien eeuwenlang zou stand houden. In de periode voor de Amerikaanse vrijheidsoorlog begon men embargo's te gebruiken om politieke doeleinden te verwezenlijken. Tussen de Amerikaanse koloniën en het moederland Groot-Brittannië namen vanaf 1765 de spanningen toe nadat verscheidene wetten en de daarbij horende belastingen werden ingevoerd. Een embargo tegen de invoer van Engelse producten werd door de kolonie opgelegd en vormde één der aanleidingen van de Amerikaanse vrijheidsoorlog in 1775.

De eerste toepassing van een zeeblokkade op grote schaal werd geïntrodu-

ceerd tijdens de Napoleontische Oorlogen van 1793 tot 1815. In de 19de eeuw kon het procédé talloze malen gebruikt worden en tijdens de Amerikaanse Secessie Oorlog (1861-1865) werd duidelijk dat de blokkade als economisch wapen ten volle een bestanddeel was van de totale oorlog. Merken we op dat om de blokkade van het Noorden te doorbreken de eerste duikboten vervaardigd werden. Wie had ooit gedacht dat de geschiedenis van het embargo en van duikboten in feite samenlopen. Zelfs sterker, zonder embargo's waren er wellicht nooit duikboten geweest.

Het maritiem embargo en de Verenigde Naties

Om het maritiem embargo tegen Irak beter te begrijpen is het nuttig de juridische context van een dergelijke operatie gedetailleerder te belichten. De organisatie bij uitstek, die tot een maritiem embargo kan besluiten is de Organisatie van de Verenigde Naties. De Veiligheidsraad, één van zijn belangrijkste hoofdorganen, wordt gevormd door 15 Leden (Art 23 HVN). Teneinde een snel en doeltreffend optreden van de VN te verzekeren, leggen de Leden van de VN de verantwoordelijkheid voor de handhaving van de internationale vrede en veiligheid bij de Veiligheidsraad. De Leden verbinden zich ertoe de besluiten of de resoluties van de Veiligheidsraad overeenkomstig het Handvest van de VN te aanvaarden en uit te voeren (Art 25 HVN). Volledigheidshalve vermelden we dat, naargelang de Veiligheidsraad bevoegdheden uitoefent op grond van Hoofdstuk VI (Vreedzame regeling van geschillen) of van Hoofdstuk VII (Optreden met betrekking tot bedreiging van de vrede, verbreking van de vrede en daden van agressie) van het Handvest, deze besluiten bindend zijn. In Hoofdstuk VI gaat het om aanbevelingen, terwijl het in Hoofdstuk VII om juridisch bindende beslissingen gaat. Het besluit tot een maritiem embargo tegen Irak, evenals de andere Resoluties in dit conflict moesten door alle VN-Leden getrouwd uitgevoerd worden.

De Veiligheidsraad kan dus besluiten welke maatregelen waaraan geen wapengeweld te pas komt, dienen te worden genomen. De maatregelen kunnen "l'interruption complète ou

partielle des relations économiques et des communications ferroviaires, maritimes, aériennes, postales, télégraphiques, radio-électriques et des autres moyens de communication ainsi que la rupture des relations diplomatiques" omvatten (Art 41 HVN). Mocht de Veiligheidsraad van oordeel zijn dat de in Artikel 41 bedoelde maatregelen onvoldoende zouden zijn kan hij overgaan met behulp van lucht-, zee- of landstrijdkrachten tot elke actie "qu'il juge nécessaire au maintien ou au rétablissement de la paix et de la sécurité internationales. Cette action peut comprendre des démonstrations, des mesures de blocus et d'autres opérations exécutées par des forces aériennes, navales ou terrestres de membres des Nations-Unies." (Art 42 HVN).

Voor het embargo tegen Irak waren slechts twee situaties gekend waarin de Veiligheidsraad tot dwangmaatregelen is overgegaan in het kader van één der beide artikels. Dit was het geval in de zaak tegen Rhodesië (1966-1979) en de sancties tegen Zuid-Afrika (1977). Het eerste maritiem embargo in het kader van de VN is wellicht het embargo geweest dat door Britse Zeestrijdkrachten tegen Rhodesië werd geïmplementeerd in de Straat van Mozambique om de levering van olie voor de haven van Beira onmogelijk te maken. Op 9 april 1966 zou Resolutie 221 de juridische basis vormen voor het enteren en controleren van verdachte schepen. Vierentwintig jaar later zou voor een tweede maal in de geschiedenis van de VN gegrepen worden naar een maritiem embargo om het internationaal recht te herstellen...

Aanleiding tot het Golfconflict

Op donderdag 2 augustus 1990 schenden Iraakse troepen de soevereiniteit van Koeweit. Een der directe aanleidingen van de Iraakse actie is een conflict over een te lage olieprijs die gehanteerd wordt door de OPEC. Koeweit wordt voor de zoveelste maal geconfronteerd met Iraakse territoriale ambities. Onmiddellijk na de feiten komt de Veiligheidsraad in spoedzitting bijeen. Niemand wist echter op dat ogenblik dat tijdens de volgende maanden een zeer

groot aantal VN-Resoluties zouden goedgekeurd worden. Gradueel zou de druk op Irak verhoogd worden en het maritiem embargo zou hierin een belangrijke rol spelen.

De veroordeling van de inval (Resolutie 660)

De Veiligheidsraad veroordeelt in Res 660 het optreden van Irak (¶1 Res 660) en eist de onmiddellijke en onvoorwaardelijke terugtrekking van de Iraakse troepen (¶2 Res 660), naar de posities bezet op 1 augustus 1990. Met een verwijzing naar Artikel 39 van het Handvest (Preambule, ¶3, Res 660) stelt de Veiligheidsraad "a breach of internationaal peace and security" (Preambule, ¶ 2, Res 660) vast, waardoor Hoofdstuk VII van het Handvest in werking treedt.

De afkondiging van economische sancties (Resolutie 661)

Reeds op 6 augustus 1990 drukt de Veiligheidsraad in Resolutie 661 zijn bezorgdheid uit voor het feit dat Resolutie 660 niet nageleefd wordt door Irak (Preambule, ¶2, Res 661). De Raad legt economische sancties op die de invoer en uitvoer van Iraakse produkten moeten verhinderen. Grosso modo betuigen 80% van de VN-Lidstaten hun steun ten voordele van de Resolutie. Ter controle wordt een Sanctiecomité, bestaande uit de Leden van de Veiligheidsraad opgericht om de toepassing van het embargo van nabij te volgen en de Veiligheidsraad terzake adviezen te geven.

Het maritiem embargo en Resolutie 661

Resolutie 661 luidde overeenkomstig Artikel 41 van het Handvest de eerste fase van de economische sancties in. Het mandaat voor het inzetten van zeestrijdkrachten was dus op 6 augustus 1990 niet gegeven. Uit preventieve overwegingen zetten nochtans 50 oorlogsbodems koers naar de Golf. Groot-Brittannië en de Verenigde Staten zagen toen reeds het gebruik van zeestrijdkrachten als versterking van het handelsembargo in het licht van het zelfverdedigingsrecht van Koe-

weit. Dat recht was volgens beide landen niet opgeschort door de bezetting van Koeweit door Irak. De optie tot concretisering van het handelsembargo in de vorm van een maritiem embargo was de facto genomen.

Op 13 augustus 1990 willen Groot-Brittannië en de VS overgaan tot militaire acties ter versterking van het handelsembargo. VN-Secretaris, Javier Perrez de Cuellar, reageert en verklaart: "Only Security Council Resolutions can really decide about a blockade". Een eerste controle op zee wordt uitgevoerd door de Britse "HMS Jupiter" op 14 augustus 1990 en blijft beperkt tot het ondervragen van het Cypriotische vrachtschip "Glory" omtrent zijn lading en bestemming. Twee dagen later worden de Iraakse tankers "Baba Gurgur" en "Khanaqin" door de Amerikaanse Marine onder vuur genomen in de Straat van Hormoez omdat ze zich weigeren te onderwerpen aan een ondervraging.

De implementatie van het maritiem embargo (Resolutie 665)

Na een week van intens diplomatisch overleg stemt de Veiligheidsraad er uiteindelijk mee in dat de naleving van het embargo ook met zeestrijdkrachten mag afgedwongen

worden. Met Resolutie 665 van 25 augustus 1990 zijn we in een belangrijke fase aanbeland. De Veiligheidsraad stelt vast dat Irak verder gaat met het gebruik van "flag vessels to export oil". Om deze reden worden alle Lidstaten, die zeestrijdkrachten in de regio ontplooiën, gevraagd bepaalde maatregelen onder het gezag van de Veiligheidsraad te nemen. Deze maatregelen omvatten het doen halt houden van koopvaardij schepen om hun lading te inspecteren, om zich te vergewissen van hun bestemming en om de beschikkingen van Resolutie 661 m.b.t. het maritiem verkeer strikt toe te passen. Door gewag te maken van "Maritime Forces" (¶1 Res 665) is het duidelijk dat de Veiligheidsraad de Resolutie goedkeurt krachtens Artikel 42 van het Handvest. Merken we op dat volgens het heersend Zeerecht het bezoek en de controle van een koopvaardij schip (la visite) door een oorlogsschip slechts beperkt is tot een vijftal specifieke gevallen die uitdrukkelijk vermeld worden in Artikel 110 van de Conventie van Montego Bay (1981), zoals de controle van een schip dat verdacht wordt van piraterij. Het maritiem embargo hoort daar als dusdanig niet bij de verplichtingen krachtens het VN-Handvest, zoals Resolutie 665 hebben echter voorrang op een dergelijke conventie (Art 103 HVN).



Eenmaal aan boord worden lading en boordpapieren grondig nagezien.

SALLY LINE TE OOSTENDE IN DE LIFT

Net als vorig jaar haalt Sally Line uitzonderlijke groeicijfers in de Oostendse handelshaven. Inderdaad, na afloop van het eerste trimester 1993 drukte de Oostende-Ramsgatelijn een groeivoet af van eventjes 22,3% wat haar commerciële ro/ro-trafiek betreft. Hierdoor overtreft ze de prestaties van RMT op de Doverlijn en biedt ze een zekere garantie voor de toekomst van de shortsea-trafiek van de Oostendse haven, eens de Chunnel operationeel wordt.

Men zal zich herinneren dat Sally Line, die vanuit de ro/ro-terminal van de Oostendse handelshaven opereert, voor 1992 een record van 80.250 verscheepte units had geboekt, wat goed was voor een omzet van 1,66 miljoen ton en een groeiritme van liefst 29,2%. Hiermee had de rederij 54% van de totale goederenbehandeling in de handelshaven voor haar rekening genomen. Waarachtig een unieke prestatie die getuigt van de uitzonderlijke mogelijkheden van de Oostendse haven op gebied van shortseatrafiek.

Derde ro/ro-schip in de vaart

Nu de cijfers voor het 1ste trimester 1993 gekend zijn, blijkt dat deze gunstige trend zich onverminderd voortzet.

Volgens de gegevens ons meegedeeld door de rederij, blijkt immers dat het expansieritme van de Oostende-Ramsgatelijn thans 22,3% bedraagt t.o.v. het overeenstemmend kwartaal

van vorig jaar. In absolute cijfers uitgedrukt betekent dit een omzet van 20.737 units of 489.451 ton ro/ro-goederen. Met «units» bedoelt men trailers, trucks en containers.

Deze uitzonderlijke groei van de Oostendse ro/ro-trafiek is ondermeer te danken aan de modernisering die de 2 veerboten van Sally Line onlangs ondergingen op de werven van Antwerp Ship Repair n.v. Het betreft de «Bazias 3» en de «Bazias 4», die voor een bedrag van GBP 3,5 miljoen nieuwe radars en boegschroeven kregen, alsook verbeterde accommodaties ten behoeve van de twaalf vrachtwagenschauffers die elk schip kan herbergen.

Om de opwaartse trend van de trafiek nog verder te stimuleren legt Sally Line een derde ro/ro-schip in op de Oostende-Ramsgatelijn. Het gaat om de m/v «Schiaffino», momenteel nog gecharterd door een andere rederij, maar die begin mei eerstkomend voor Sally in dienst treedt. Alzo zal de Oostendse Sally-vloot een globale capaciteit van 257 units tellen en dagelijks 4 afvaarten in elke richting verzekeren. Vanuit de Oostendse terminal is dit om 7, 15, 19 en 23 uur.

Ook komt dit jaar zo'n 30.000 m² toekomstige opslagterreinen klaar in de nabijheid van de Sally-terminal. Hiervoor zorgen de stedelijke autoriteiten die dit havengedeelte onder hun voogdij hebben. Aldus zal de rederij binnenkort in totaal over 70.000 m² opslagplaats beschikken in de Oostendse handelshaven.

Ook Duinkerke trafiek in de lift

Ook de lijn Duinkerke-Ramsgate was voor Sally Line winstgevend tijdens het eerste kwartaal 1993. Zoals onderstaande tabel ons toont, was vooral de toeristische trafiek in de lift.

Groeiritmes van 82,5% en 34,1% voor respectievelijk voertuigen en passagiers wijzen inderdaad op uitzonderlijke prestaties.

Voor het boekjaar 1992 waren deze cijfers respectievelijk 19,2% en 7,5%.

Minder spectaculair was de evolutie van het commerciële verkeer op deze lijn. De ro/ro-vrachten haalden immers «slechts» 5,3% winst. Het is bijgevolg duidelijk dat Sally Line op dat vlak hoofdzakelijk op de Oostende-Ramsgatelijn expansief is.

Daartegenover is de toeristische trafiek van Sally uitsluitend te Duinkerke geconcentreerd, waar ze dan ook vrij hoog scoort.

Zo Sally Line het in Oostende bijzonder goed doet op gebied van ro/ro-trafiek, is dit te danken aan de verhoogde afvaartfrequentie van haar veerboten, alsmede aan het opdoeken van Kent Line vorig jaar. Ook een gelijk management ligt aan de basis van dit succes. Sally Line geniet een uitstekende reputatie in de Oostendse haven, wat zich weerspiegelt in de bereikte resultaten.

Hierdoor is Sally dan ook bijzonder

sterk gewapend om te Oostende de nakende concurrentie met de Kanaaltunnel aan te gaan. Ze heeft bovendien het voordeel dat ze uitzonderlijke ladingen kan vervoeren (max. 200 ton en 6,25 m hoogte) alsook gevaarlijke goederen, met uitzondering van explosieven en nucleair afval. Deze goederen mogen de Chunnel niet doorrijden zodat ze via maritieme weg zullen vervoerd blijven.

Dit vooral blijft het wapen van Sally Line om in de toekomst, op gebied van commerciële ro/ro-trafiek, de Oostendse haven concurrerend te houden tegenover de Chunnel.

Sally Line	Trafiek 1/3/1993	Evolutie 1993/92
Vracht Oostende	20.737	+ 22,3 %
Vracht Duinkerke	31.679	+ 5,3 %
Passagiers Duinkerke	388.003	+ 34,1 %
Voertuigen Duinkerke	54.211	+ 82,5 %

Henri ROGIE

EENDRACHT MAAKT MACHT

Dat Neptunus vzw, met als voornaamste doelstelling, de Maritieme belangen te behartigen en die ook te verdedigen, zich niet onbetuigd kan laten bij een oproep zoals deze van Dhr. A. MINTIENS Hoofdredakteur van het Maritieme tijdschrift Sirene is overduidelijk. Het is dan ook onze taak deze oproep tot samenwerking - Maritieme verenigingen samen onder één noemer «Maritiem Belangen front» in te gaan op dit initiatief tot samenwerking.

Om onze steun te betuigen volgt hierbij de integrale publicatie van het editoriaal, verschenen in maart '93 nummer 171.

«Het zijn weer die Hollanders»... is de titel van een documentaire reeks die zeer onlangs nog liep op het Nederlandse televisienet en waarbij aandacht werd geschonken aan originele ideeën van Nederlanders.

Onwillekeurig moest ik terug denken aan de uitzendingen toen ik in een Nederlands maritiem opinieblad voor «koopvaardij-havens-zeetechniek en marine» de oprichting vernam van het M N P wat staat voor «Stichting Maritiem Platform».

Deze nieuwe organisatie wil een stem laten horen die krachtiger is dan die van individuele maritieme bedrijfstakken of maritiem georiënteerde verenigingen. Het resultaat van deze krachtenbundeling heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat ertoe gebracht het M N P te aanvaarden als volwaardige gesprekspartner wanneer het er op aankomt een stem te laten horen in het kapittel van een nationaal maritiem beleid, de bevordering van de kwaliteit van het zeevaartonderwijs en de verbetering van de nationale en internationale positie van de maritieme belangensektor in het algemeen.

Het opkomen voor de belangen van maritiem België is o.m. ook een der doelstellingen van de in 1950 opgerichte vereniging voor maritieme werking «Nautica».

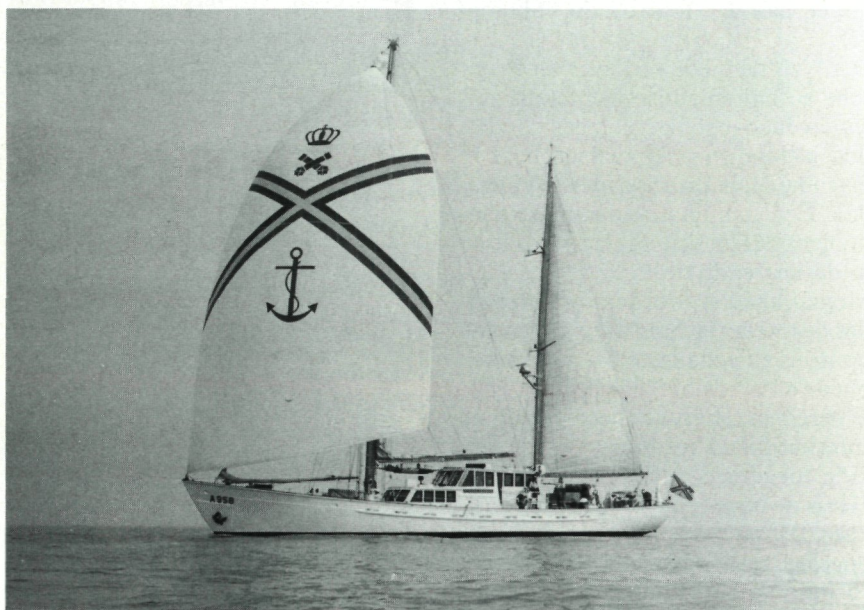
Haar driemaandelijks maritiem tijdschrift «SIRENE» is hierbij het aangewezen middel om de maritieme kant van België, - en Vlaanderen in het bijzonder - onder de aandacht te brengen van een zo breed mogelijk publiek en van de beleidsverantwoordelijken van dit land.

Gelukkig zijn er nog meerdere be-

roepsorganisaties en verenigingen die vergelijkbare doelstellingen nastreven alhoewel een aantal zich logischerwijze concentreert op de eigen gaardheid zoals koopvaardij, zeemacht, zeevisserij, havenbelangen, e.a.

Vraag is nu hoelang het nog wachten is op een initiatief tot samenwerking in dit land met bvb. de medewerking van een Belgische Redervereniging, het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, het Gallois-genootschap, de vzw Mercator, de Marine Academie, de vzw «Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum», de vzw «Neptunus», de vzw voor maritieme werking «Nautica» en wellicht nog andere om het Nederlands voorbeeld te volgen voor de oprichting van wat men een «**Maritiem Belangenfront**» zou kunnen noemen en dat met kennis van zaken de Minister van Verkeer zowel in de nationale- als in de Vlaamse deelregering kan adviseren voor een beter en efficiënt maritiem beleid in de nabije toekomst.

EUROSAIL ANTWERPEN 1993



ZENOBE GRAMME (28 m)

Dit jaar is Antwerpen culturele hoofdstad van Europa. Het uitgebreide kunstenprogramma is echter niet het enige dat de stad in feeststemming brengt. Onder de evenementen die tot het zgn. randprogramma behoren en die extra kleur aan het Culturele Hoofdstadjaar geven vermelden wij: 150 jaar ZOO, Diamant '93 en, vooral, Eurosail Antwerpen '93.

Eurosail Antwerpen 1993

Midden augustus 1993 sturen diverse zeevarende naties één of meerdere van hun fraaie zeilschepen - meestal opleidingsschepen - naar Antwerpen.

Van 14 tot en met 17/8 zullen zij langs de rede en in de, nabij het stadscentrum gelegen Bonaparte- en Willemdokken te bewonderen en gratis te bezichtigen zijn.

Sommige schepen komen individueel naar Antwerpen; anderen zullen in groep toekomen na deelgenomen te hebben aan de «Cutty Sark Tall Ships' Race», de legendarische wedstrijd voor grote zeilschepen, die sedert 1956 door de Sail Training Association wordt georganiseerd.

De race van dit jaar start op 14 juli in Newcastle, loopt over Bergen en Larvik in Noorwegen en eindigt te Esbjerg (Denemarken).

Nautische schikkingen

Op 9 augustus e.k. zal de Cutty Sark Tall Ships' Fleet in «a cruise-in-company» naar Antwerpen stevenen.

De Klasse A- en B-schepen zullen in principe de zeeloods inschepen aan de A1. boei te Oostende, op vrijdag 13 augustus rond 19.00 uur. Ze zullen verwelkomd worden door een eenheid van de Belgische Zeemacht en door Belgische jachten. De Klasse C-schepen, dit zijn jachten van onder de 100 ft. (30,5 m) L.o.a., zullen langs het Oostgat over Vlissingen Antwerpen bereiken alwaar ze gebeurlijk vrijdagavond en 's nachts zullen afmeren in het Willemdok.

Volledige steun wordt verleend zowel door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap als door de Nederlandse en Regionale Loodsencorporatie Scheldemonde, wat betreft het beloodsen van de klasse A- en klasse B-schepen op zee en op de Schelde. Uiteraard is ook de steun toegezegd door de Verenigingen van de Belgische Staatsrivierloodsen en- Zeeloodsen.

De zeilschepen zullen in Antwerpen begroet worden door het s/s «Amerigo Vespucci» van de Italiaanse marine, het s/s «Danmark» van de Deense marine, het Engelse s/s «Lord Nelson» en het s/s Mircea van de Roemeense marine, die reeds enige dagen voordien in Antwerpen zullen afmeren.

Ook de «Mercator», het voormalig Belgisch opleidingsschip zal Antwerpen reeds op 28 juli vervoegen en een ligplaats innemen in het Bonapartedok tot 11 augustus om nadien af te meren aan de vlotbrug op linkerover.

Dank zij de medewerking van Belgische en buitenlandse jachtclubs zullen op dat ogenblik ook reeds honderden jachten hun ligplaatsen hebben ingenomen, in principe in het Willem-dok. Een tachtigtal Nederlandse platbodems zullen een ligplaats bezetten in de Kattendijkdok.

Mogelijkheden worden onderzocht om de meeste jachten af te meren aan pontons en geballaste baggerpramen om de «Parade of Sail» degelijk voor te bereiden. Hiervoor heeft Dredging Internationaal reeds haar medewerking toegezegd.

Het is de haven, die fungeert als gastheer, die aan zekere verplichtingen, opgelegd door de Sailing Training Association moet voldoen en de nodige faciliteiten moet voorzien voor de bezoekende zeilvaartuigen.

Deze verplichtingen behelzen niet alleen het navigatorische, zoals vrijstelling van loodsgelden, havenrechten, afmeefaciliteiten, sleepboten en dokloodsen. Er moeten ook de nodige nutsvoorzieningen ter beschikking gesteld worden, in het bijzonder wat de kleinere eenheden betreft. Het betreft elektriciteitsaansluitingen, levering van drinkwater, douchecellen, toiletwagens, afvalcontainers, telefoonaansluitingen, enz.

Tot op heden zijn een 50-tal zeilvaartuigen ingeschreven, waaronder de volgende klasse A- en klasse B-schepen:

- Alexander von Humboldt (Duitsland)
- Astrid (U.K.)
- Dar Mlodziezy (Polen)
- Eye of the Wind (U.K.)
- Orp Iskra (Polen)
- Kaliakra (Bulgarije)
- Malcolm Miller (U.K.)
- Royalist (U.K.)
- De Eendracht (Nederland)
- Sedov (Rusland)
- Sir Winston Churchill (U.K.)
- Soren Larsen (U.K.)
- Zenobe Gramme (België)

Kleurrijke vloot in het teken van de internationale verbroedering

Eurosail Antwerpen 1993 wordt een vier dagen durende, spectaculaire en kleurrijke bijeenkomst van vierkant getuigde schepen (volschepen), grote langscheepsgetuigde schepen (schoeners) en kleinere schepen, aangevuld met honderden platbodemjachten en pleziervaartuigen, die mede het programma zullen verlevendigen.

Antwerpen zal dit evenement laten uitgroeien tot een reusachtige maritieme happening, een wereldhaven waardig. Zoals blijkt uit het programma (bijlage) zijn naast het vrij bezoek aan de schepen - in principe van 14 tot 17 u in de namiddag - talrijke festiviteiten en animatie voorzien.

Het programma staat in het teken van de internationale verbroedering tussen de jeugd van de opvarenden uit de vele landen. Het sluit aan bij het centrale thema van Antwerpen '93, dat eveneens ruim aandacht besteedt aan de jongeren, en bij een van de voornaamste doelstellingen van de «Cutty Sark Tall Ships' Race».

Het reglement van deze wedstrijd voorziet inderdaad dat de deelnemende zeilschepen moeten bemand worden door jongeren - zowel jongens als meisjes - tussen 16 en 25 jaar. Tijdens de race worden de bemanningen onderling uitgewisseld zodat tijdens de race vriendschapsbanden ontstaan en verstandhouding tot stand komt tussen de jongeren.

Publiekstrekker

Eurosail Antwerpen 1993 wordt zonder twijfel dé publiekstrekker van 1993. De plaats van het gebeuren in het hartje van de stad, het gelijklopend aanbod (tentoonstellingen en evenementen) van Antwerpen '93 en de gunstige toeristische periode (Antwerpse kermisweek) zijn factoren die de belangstelling van vele honderdduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland gunstig zullen beïnvloeden.

De organisatoren verwachten circa 2 miljoen bezoekers. Dit cijfer werd bij recente bezoeken van zeilschepen bereikt of overschreden in Londen, Hamburg, Bordeaux en Amsterdam. Vooral bij aankomst van de zeilschepen op 14 augustus, tijdens het Admiraalzeilen met platbodemjachten op de rivier (15/8), de optocht van de

bemanningen in het stadscentrum met muzikale happening (eveneens 15/8), tijdens het reuzenvuurwerk op de Schelde (16/8) en tijdens de vlootparade bij het vertrek op 17 augustus (onder leiding van het voormalig Belgisch zeilopleidingsschip «Mercator»), wordt op een grote publieke belangstelling gerekend.

Aan de Antwerpse bevolking en aan verlofgangers die enkele dagen vóór het evenement Antwerpen bezoeken biedt Eurosail een «voorproefje» aan. Van 9 augustus af worden enkele grote zeilschepen verwacht. Dit is ondermeer het geval met de «Amerigo Vespucci», die met zijn 100 meter lengte een van de blikvangers van Eurosail Antwerpen '93 zal vormen.

Feeststemming

Naar goede Vlaamse traditie hebben de organisatoren de nodige schikkingen getroffen om hongerige magen en dorstige kelen te vreden te stellen. Zowel op rechter- als linkeroever van de Schelde is animatie voorzien en zullen talrijke tentjes en kraampjes voor een hapje en een of meerdere drankjes zorgen.

Hieraan zullen de talrijke bezoekers tijdens of na de forse wandeling langsheen de zeilschepen en jachten ongetwijfeld behoefte hebben.

Voor belangstellenden die afgeschrikt worden door de lange voettocht organiseert «Flandria» boottochten langsheen de zeilschepen, al dan niet in combinatie met een etentje aan boord.

Aan boord van het s/s «Mercator» kunnen bedrijven en verenigingen ontvangsten organiseren voor leden en relaties.

Admiraalzeilen, watergevechten en vuurwerk

Onderhandelingen met VSRP (Vereniging van Vrienden van van de Stichting Stamboek- Ronde en Platbodemjachten) zijn praktisch rond zodat, buiten roeiwedstrijden op de Schelde, eveneens admiraalzeilen en watergevechten zullen georganiseerd worden op zondag 15 augustus. De vooravond van het vertrek van de zeilschepen zal opgeluisterd worden door een aangepast vuurwerk. Een «gentleman's agreement» werd hiervoor bereikt met de Antwerpse vuurwerkmaker Hendrickx, die vast voornemens is een reuze spektakel aan te bieden.

«Parade of Sail»

Het hoogtepunt van «Eurosail Antwerpen 1993» zal ongetwijfeld de afvaart van de zeilschepen zijn, aangevoerd door de «Mercator», die de geordende formaties van honderden jachten begeleidt.

Het pronkstuk van de «Parade» zal niet alleen het s/s «Amerigo Vesputci» zijn, maar eveneens de Russische viermastbark «Sedov», het grootste zeilschip ter wereld, met een lengte van 117,5 m, en masten van 61 m hoogte.

Rekening houdend met de vloedstroom zal de zeiloptocht rond 12.00 u plaatsvinden. Nochtans zal de voorbereiding reeds beginnen om 06.00 u. 's morgens om deze honderden jachten en de klasse B-schepen te schutten langs de Royer-sluis.

De klasse B-schepen zullen ter anker komen aan linkeroever ter hoogte van hangar 13 en 14. De honderden jachten zullen aan pontons en baggerpramen vastgemaakt worden die voor de gelegenheid ter anker liggen op LO en afgemeerd aan RO ter beschikking staan.

Vanaf 10.00 u zal het verkeer op de Schelde gestremd worden om de nodige veiligheid te verzekeren voor de voorbereiding en het oplijnen van zeilschepen en jachten nodig voor een routine en vlot verloop van de zeiloptocht. Vier sleepboten van de U.R.S. en vier sleepboten van de Havendienst zullen instaan voor een vlot verloop van de zeiloptocht. Rond 12.00 u zal het s/s «Mercator» van de vlotbrug in het vaarwater worden gebracht en zal de parade verwoegen die zal duren tot ongeveer 16.00 u.

Filatelisten en luchtballons

Tijdens Eurosail zullen de filatelisten-bezoekers een speciale afstempeling «Eurosail Antwerpen '93» kunnen bekomen op het postkantoor gelegen aan de Scheldekaaien (Tavernierkaai).

Bij gunstige weersomstandigheden zullen op nader te bepalen tijdstippen talrijke luchtballons - sommige van uitzonderlijk formaat of vorm - over het Eurosailgebied vliegen.

Ongestoord wandelen in autovrije Eurosail-zone

Antwerpen ontvangt de grote zeilschepen en jachten niet in de moderne haven maar in de oude haven, in het centrum van de kernstad. Om de honderdduizenden bezoekers de kans te geven ongestoord en veilig langs de schepen en tussen de talrijke tenten, standen en kraampjes op kade te wandelen worden ingrijpende verkeersmaatregelen door de Antwerpse politie voorzien.

De Scheldekaaien van 12 tot 27, de aanpalende straten en de kaden van het Bonaparte- en het Willemdok zijn van zaterdag 14 tot dinsdag 17 augustus autovrij. In een aanpalende zone worden eveneens verkeersbeperkingen opgelegd.

Bezoekers die met de eigen wagen naar Antwerpen komen worden d.m.v. signalisatieborden afgeleid naar grote parkings aan de rand van het stadsgebied. Van daaruit zorgt De Lijn met versterkte diensten voor transport naar het stadscentrum. Groepen bezoekers, die aangevoerd worden met autocars worden zo dicht mogelijk bij de Eurosail-zone afgezet en, later, opgepikt.

Souvenirs

Alhoewel de organisatoren vast besloten zijn niet de commerciële toer op te gaan ontsnapt Eurosail Antwerpen '93 niet geheel aan de trend van de zgn «merchandising». Souvenirjagers zullen de keuze hebben tussen pins, petjes, T-shirts, munten, speciale edities, enz., allen voorzien van het blauw-gele logo van het evenement.

Een mooie herinnering voor de bezoekers zal ook het luxueuze programmaboek vormen, dat talrijke, overvloedig geïllustreerde bijdragen zal bevatten over de grote zeilschepen en hun bemanningen. Het zal door de bezoekers kunnen gebruikt worden om herinneringsstempels van de in Antwerpen gemeerde zeilschepen te verzamelen.

Uitgebreide organisatieploeg

Voor de planning en realisatie van Eurosail Antwerpen '93 werd een v.z.w. opgericht, die onder de Hoge Bescherming staat van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België. Burgemeester Cools is voorzitter van de vereniging en Havensschepen Devroe voorzitter van het Directiecomité.

PROGRAMMA

Zaterdag 14 augustus 1993

- *Voormiddag*: aankomst van de grote zeilschepen en de jachten
- *Ontvangst* van de scheepskapiteins op het Antwerpse stadhuis
- *Avond*: theaterbezoek en andere animatie voor de scheepsbemanningen

Zondag 15 augustus 1993

- Sportwedstrijden (roeien, zeilen, voetbal) voor de bemanningen
- * Toeristische uitstappen voor de bemanningen in de stad en in de haven
- Admiraalzeilen en watergevechten op de Schelde
- Oecumenische dienst in de O.L. Vrouwkathedraal
- Optocht van de bemanningen doorheen het stadscentrum en muzikale happening op de Grote Markt
- *Avond*: jazz festival in het park Middelheim

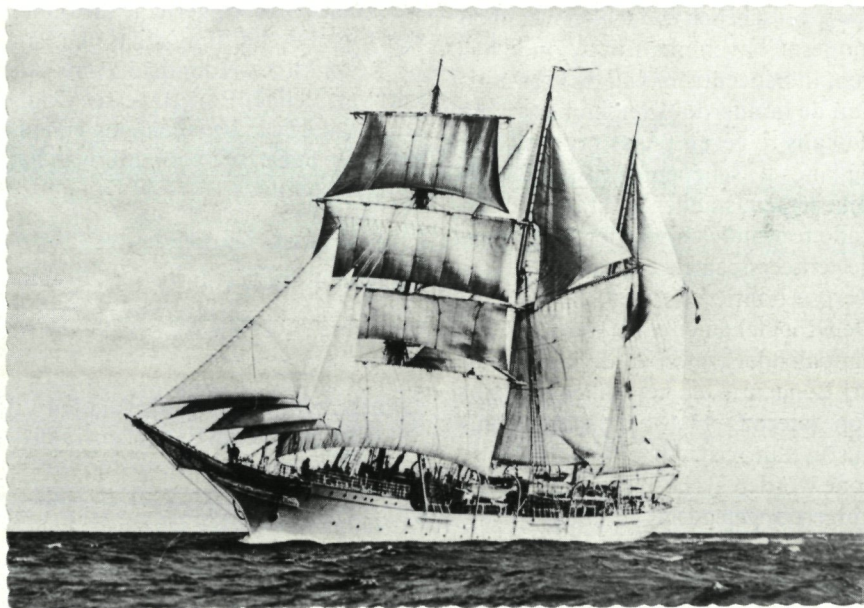
Maandag 16 augustus 1993

- Sportwedstrijden voor de bemanningen
- Toeristische uitstappen voor de bemanningen in de stad en in de haven
- Geleid bezoek aan historische plaatsen, musea en tentoonstellingen van «Antwerpen '93»
- Ontvangst met barbecue voor de bemanningen
- Feestelijk avondmaal aangeboden aan de scheepskapiteins en prominenten
- Vuurwerk op de Schelde

Dinsdag 17 augustus 1993

- *Omstreeks het middaguur*: Zeilparade en vertrek van de zeilschepen en jachten.

DE MERCATOR



In juni 1931 werden de eerste ontwerpen voor een nieuw Belgisch opleidingsschip gepubliceerd. De toenmalige directeur-generaal van het Zeewezen A. de Gerlache ondertekende het plan.

Deze barkentijn, met een brutotonnemaat van 770 ton werd gebouwd in opdracht van de Belgische Staat op de scheepswerf Ramage & Ferguson te Leith Schotland.

Tussen zijn eerste reis op 5 september 1932 en het finaal afmeren in de Antwerpse haven op 14 augustus 1960 verzekerde hij de opleiding van de toekomstige Belgische koopvaardijofficiëren.

Tegelijkertijd voerde het talrijke wetenschappelijke opdrachten uit en was het bij diverse gelegenheden ambassadeur van ons land zo o.a. bij de wereldtentoonstellingen.

Sinds 1961 werd het opleidingsschip uit de vaart genomen en als museum-schip ingericht, evenwel zonder afbreuk te doen aan het oorspronkelijk karakter, dat blijvend de indruk verwekt vertrekkensklaar te liggen voor een grote reis.

Van mei '61 tot 27 juni '64 lag de Mercator gemeerd te Antwerpen op linkeroever.

Sinds die datum ligt de laatste Belgische vertegenwoordiger van de grote zeilage praktisch ononderbroken te Oostende.

Onder begeleiding van marineslepers zal de Mercator zijn Oostendse ligplaats verlaten om op 28 juli '93 Antwerpen te vervoege om er also deel te nemen aan de Eurosail Antwerpen 1993. Tot 11 augustus zal hij een ligplaats krijgen in het Bonapartedok. Nadien zal hij afmeren aan de vlotbrug op linkeroever.

Het voormalig Belgisch zeilopleidingsschip «Mercator» wordt de eer toegewezen leiding te nemen tijdens de vlootparade en het vertrek op 17 augustus 1993.

Het opleidingsschip «Mercator» werd genaamd naar de bekende Vlaamse cartograaf Gerard Mercator. Eigenlijk heette hij Gerard of Gerhard Kremer (Cremer) maar hij had, zoals het toen de gewoonte was, een latijnse naam gekozen, Mercator, wat koopman betekent.

Mercator was de zoon van Hubert Kremer, een schoenmaker te Gangelt (Duitsland), die zich in 1518 te Rupelmonde vestigde. Na zijn eerste onderricht bij zijn oom, de kapelaan van de godshuizen te Rupelmonde, volgde Mercator de humaniora bij de Broeders van het Gemene Leven te 's Hertogenbosch. Hij studeerde gedurende twee jaar te Leuven theologie. Hij vestigde zich korte tijd te Antwer-

pen maar keerde naar Leuven terug. Hij kreeg belangstelling voor de cartografie, kwam in aanraking met Gemma Frisius en bekwaamde zich in de geometrie, de wiskunde en de astronomie. Het was een woelige tijd en in 1544 kwam Mercator, wegens zijn Luthers geloof, in de gevangenis van Rupelmonde terecht.

In 1552 vestigde hij zich te Duisburg, waar hij als cartograaf in dienst trad van de hertog van Gulik en ook doceerde aan de universiteit van deze stad. Hij overleed er op 2 december 1594.

Zijn belangrijkste cartografische werken zijn: de kaart van Palestina in zes bladen (1537); de hartvormige wereldkaart (1538); de kaart van Vlaanderen (1540); de wereldglobe (1541); de kaart van Europa (1554); de kaartenverzameling van de toen bekende wereld: «Atlas sive cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura» verder gezet door zijn zoon en voltooid in 1595).

Mercator verwierf vooral grote bekendheid met zijn uitgave in 1569 van de grote wereldkaart voor de zeevaarders: «Nova et Aucta Orbis terrae descriptio ad usum navigantium emendata et accomodata».

De aardrijkskundige was bijzonder geïnteresseerd in de zeevaartkunde. De cilinderprojectie met de wassende breedten waarin deze kaart werd uitgevoerd is naar hem genoemd.

De Mercatorprojectie betekende een belangrijke wijziging in de cartografie. Het beeld van de aarde en de zeeën werd getekend met lengten en breedten die elkaar haaks snijden. De breedtegraden groeien of «wasssen» naarmate zij meer van de evenaar verwijderd liggen.

Het feit dat door de uitgave van deze kaart Mercator de zeevaart grote diensten heeft bewezen. Het was dan ook een gelukkige keuze het nieuwe opleidingsschip «Mercator» te noemen. Een schoolschip, zeilend over de zeven zeeën, was het beste middel om de naam van een man van bij ons, wiens kennis universeel was, over de gehele wereld in herinnering te brengen.

TAALTIPS

We hebben wel eens last van gallicismen en andere taal- en spellingsmoeilijkheden. Een poging om er enkele aan te wijzen die soms voorkomen in maritieme documenten en publikaties.

— *Boord-* in samenstellingen is onjuist als equivalent van het Franse *bord*, behalve bij vliegtuigen. Juist is *scheeps-*: scheepsjournaal, scheepsdocumenten, scheepsdokter, scheepsduiker, scheepshelikopter, scheepsdotatie, scheepsofficier, enz.

- *Boord-* is wel gangbaar als verwezen wordt naar bakboord en stuurboord. Zo ligt het voor de hand de groene en rode lichten (aan stuur- en bakboord) *boordlichten* te noemen. De Belgische vertaler van het internationale aanvaringsreglement heeft echter gekozen voor het alledaagse *zijlichten*. Ook kan men spreken van *boordwachten* indien in een tweewachtenorganisatie de bemanning is ingedeeld in een stuurboord- en een bakboordwacht.

— *Mijnenvegen* is de correcte term, niet *mijnvegen*. Mijn in het enkelvoud is i.h.a. alleen bruikbaar bij ondergrondse mijnen: mijnbouw, mijnningenieur, enz.

— Een beter woord voor *duikboot* is *onderzeeboot*. Dit wijst op de hoofd-functie, onder water opereren, zoals trouwens ook tot uiting komt in het Franse *sousmarin* en het Engelse *submarine*. Het is bovendien de gangbare term in de Koninklijke Nederlandse Marine. Men gebruikt wel *duikvaartuig* (diving vessel) voor schepen die kunnen worden ingezet als platform voor duik- en bergingswerkzaamheden.

— *Scheepvaart* en *zeevaart* worden in België nogal door elkaar gebruikt. Er blijkt m.i. toch een betekenisnuance te zijn.

Zeevaart heeft meer betrekking op de kennis en de kunst van het varen (zeevaartkunde, zeevaartschool, enz.) terwijl scheepvaart meer slaat op het bedrijf op zee in het algemeen (scheepvaartlijn, scheepvaartagentschap, scheepvaartverkeer, waarschuwing voor de scheepvaart, enz.). In de volgende gevallen lijkt mij het Belgische gebruik van zeevaart niet zo gepast: *zeevaartinspectie* (instantie die toeziet op de deugdelijkheid van schepen), *onderzoeksraad voor de zeevaart* (rechtcollege dat scheepsongevallen behandelt), *zeevaartpolitie* (politie die afhangt van het waterschoutambt). De BRTN wijzigde enige tijd geleden *weerbericht voor de zeevaart* in *weerbericht voor de vissers en de zeilers op zee*.

— *Gezagvoerder* is de passende term voor de kapitein van een koopvaardischip. *Commandant of bevelhebber* past bij een oorlogsschip.

— *Navaal* is nog opgenomen in de dikke Van Dale maar het is weinig gebruikelijk. In deel 9 van het Woordenboek der Nederlandsche Taal, verschenen in 1913, werd het reeds als verouderd bestempeld. Een beter equivalent van *naval* is *marine* - (support naval / naval support / marine-steun)

— *Obus* is Frans voor *granaat*. De obussenaffaire is een granaat-affaire. (Een stripfiguur van Hergé heeft het bij het rechte eind: «Duizend bommen en granaten!»)

— *Klasse* verdient de voorkeur boven *klas* voor het aangeven van een bepaalde rang bij een ambt of een orde (luitenant-ter-zee der 1ste klasse, Militair Kruis 1ste klasse).

— *Vervoegen* kan men slechts doen met werkwoorden. «De Zinnia heeft de haven van Mombassa vervoegd» kan dus niet. Wel bestaat de uitdrukking «zich bij iemand vervoegen».

— Onderscheid *fysiek* (= lichame-lijk) / *fysisch* (= natuurkundig), in beide gevallen *physique* in het Frans. (de fysieke conditie van de bemanning, een fysisch laboratorium)

— Ook het Franse *connu* heeft een verschillend equivalent naar gelang van de betekenis. Meestal is dit *bekend* en niet *gekend* zoals sommigen denken. (De positie van het mijnenveld is bekend. De regeringsbeslissing inzake herstructurering van de krijgsmacht is bekend).

In twee gevallen gebruiken we *gekend*. Eerst wanneer het gaat om kennis verworven na studie of onderzoek (de examenstof is gekend). Vervolgens met het hulpwerkwoord hebben (Ik heb die man gekend. Het commando heeft op korte tijd verschillende commandanten gekend).

— Ook het Franse *moral(e)* geeft wel wat problemen met het onderscheid *moraal* / *moreel*. Zei een staatssecretaris onlangs op de TV: «De moraal van onze troepen in Somalië is uitstekend». De bewindsman zal wel «moreel» bedoeld hebben, mogen we aan-nemen.

— Onderscheid *materiaal* / *materieel*. Zeer algemeen gesteld wordt materiaal verbruikt (materiaal om een huis, een schip te bouwen, materiaal om een artikel, een boek te schrijven), terwijl materieel wordt gebruikt (militair materieel, zwaar materieel). Materieel heeft geen meervoudsvorm (Frans: matériel / matériels)

— Het Latijnse *quasi* heeft in het Frans de betekenis van *zo goed als*, *nagenoeg* of *bijna*, in het Nederlands *schijnbaar*, in *schijn*, wat wel tot enige verwarring aanleiding kan geven. Een *quasi dronken* matroos (= die voorgeeft dronken te zijn) komt niet overeen met een matroos die *quasi ivre* (= nagenoeg dronken) is. Een *situation quasi normale* (= nagenoeg) is wat anders dan een *quasi* (= schijnbaar) normale toestand.

— In enkele gevallen wordt in het Nederlands de enkelvoudsvorm gebezigd tegenover de meervoudsvorm in het Frans.

Functie (de nieuwe stafchef heeft zijn functie opgenomen met ingang van..., a pris ses fonctions)
Studie (de studie van militair administrateur voltooien, achever les études d'administrateur militaire). *Directeur der studies* is een te letterlijke vertaling van *directeur des études*.

— Ten onrechte wordt vaak *kopij* gebruikt waar men kopie, afschrift, fotokopie bedoelt. Kopij is een handschrift bestemd voor de drukker (een journalist levert kopij af).

— *Op rust gesteld* is een gallicisme voor *mise à la retraite* (een bespottelijke vertaling volgens taalman Berode). Het equivalent is gepensioneerd. Het is duidelijk dat niet alle gepensioneerden gesteld zijn op rust.

— *Op rust* na een titel / ambt / beroep is niet goed. Wel kent men in het Nederlands *in ruste* als staande uitdrukking (gouverneur in ruste) en *rustend* (rustend onderwijzer). Voor militairen die de actieve dienst hebben verlaten, geldt de toevoeging *buiten dienst* (afgekort b.d.). Sommigen hebben hiertegen bezwaar, omdat ze onwillekeurig denken aan *hors servi-*

ce, in het Nederlands *buiten gebruik*.

— Het adjectief wordt meestal niet verbogen in vaste verbindingen die een beroep of functie aanduiden (officieel vastgelegde titels), derhalve: de militair attaché, de permanent vertegenwoordiger, de algemeen voorzitter. In het meervoud kan het adjectief wel verbogen worden (de militaire attachés).

Het gebeurt nog dat het bijwoord ten onrechte verbogen wordt in een uitdrukking als: de onmiddellijk (niet onmiddellijke) hogere graad.

— In het Nederlands worden minder *hoofdletters* gebruikt dan in het Frans of het Engels. Er zijn ook minder strikte regels maar algemeen wordt toch aangenomen dat titels en aanduidingen voor ambten en functies in een tekst een kleine letter krijgen. Dus: minister van Landsverdediging, graaf van Vlaanderen (wel Graaf Jansdijk!), prins Albert, divisieadmiraal, stafchef, commandant, vleugeladjudant, secretaris-generaal.

— Bij het *benoemen van onderdelen* in ruimere zin worden aanduidingen als bestuur, afdeling, sectie, meestal met een kleine letter geschreven, de naam zelf met een hoofdletter (ministerie van Landsverdediging, bestuur van het Zeewezen, sectie Operaties).

— Bij *samenstellingen* krijgt, meer bepaald aan het begin van een zin, alleen het eerste lid een hoofdletter (Secretaris-generaal, Vice-admiraal, Luitenant-ter-zee).

— De Tripartite-klasse hoort een hoofdletter te krijgen!

— Is het juiste gebruik van hoofdletters belangrijk? Allicht niet, maar er was toch nogal wat heibel toen bij de recente grondwetswijziging bleek dat in de Franse versie van artikel 1, «Etat» met een kleine letter aangenomen was i.p.v. met de voorgeschreven hoofdletter.

— Ten onrechte wordt veelal het *koppelteken* weggelaten (ZM bevelhebber, MHC bemanning) of een

spatie gelaten waar normaliter aaneengeschreven wordt (ere korvetkapitein). Ook hier wellicht invloed van het Frans, maar zeker van het Engels.

— Volgens het Groene Boekje en vrijwel alle woordenboeken is de juiste schrijfwijze van *kapitein-ter-zee* en *luitenant-ter-zee* die met een koppelteken. Dit wordt in België met enige afwisseling toegepast. Op te merken valt dat de Koninklijke Nederlandse Marine in deze gevallen geen koppelteken schrijft.

Dit wordt zo strikt toegepast dat er een voorschrift of een traditie moet achter zitten. De meest voor de hand liggende reden die ik kan bedenken is dat onze Noorderburen uit traditie vasthouden aan de oude, vooroorlogse spelling waarin deze rangen zonder koppelteken werden gespeld.

— Voor het gebruik van *punten* en *hoofdletters in afkortingen* blijkt er een consensus te bestaan over:

— afkortingen in kleine letters (d.w.z., enz.) krijgen een punt, maar niet de internationale symbolen (kg, h, cm);

— afkortingen in hoofdletters krijgen geen punten (BTW, RMT, SBH, SNCF, CVSE)

Anderzijds is de praktijk van de betere kranten afkortingen die als een meerlettergrepig woord klinken, te beschouwen als eigennamen en dienooreenkomstig te spellen: Sabena, Navo, Awacs, Stanavforlant (maar SNFL!), Unprofor.

— Voor intern gebruik in de krijgsmacht is het gebruikelijk namen van personen, landen, codenamen, schepen, enz. voluit met hoofdletters te schrijven. Bij sommigen bestaat de neiging dit voor extern gebruik ook te gaan toepassen (o.a. in Neptunus) (WESTDIEP i.p.v. Westdiep, DESERT STORM i.p.v. Desert Storm) Dit geeft toch wel een overladen tekst als men hierin overdrijft, en het ware beter zich aan de algemeen aanvaarde norm te houden.

— *Militaire afkortingen* voor rangen en graden zijn niet steeds erg logisch. De afkorting voor oppermeester is 10M: waarom de 1? De afkorting voor luitenant-ter-zee 1ste klasse is

1LZ: dit leidt sommigen ertoe de niet bestaande 1ste luitenant-ter-zee in te voeren. Is het echt nodig deze afkortingen te vormen uit een combinatie van drie letters en cijfers? Hoe komt men tot ADM uitgaande van divisie-admiraal? Ook deze afkortingen zijn bedoeld voor strikt intern gebruik maar de praktijk is anders.

— Hoe schrijven we *divisieadmiraal: aaneen, met koppelteken of vaneen*? Vaneen, zoals sommigen spellen, is in elk geval fout. Verder is een vuistregel, in twijfelgevallen te kiezen voor aaneenschrijven. Een andere vuistregel is te kiezen voor het koppelteken als u moeilijkheden bij de lezer vermoedt. Qua spelling zijn de twee dus goed. Het Groene Boekje en de dikke Van Dale geven trouwens een verschillende voorkeur voor samenstellingen met divisie. Van officiële zijde werden de twee afwisselend gebruikt, maar de jongste tijd is blijkbaar gekozen voor aaneenschrijven, zodat dit nu de norm is.

Iets minder saai om te eindigen. We hebben wel eens moeite met het gezegde «*een hart onder de riem stecken*» omdat we denken aan een broeksriem en het dus andersom zou moeten zijn. Het gaat hier echter over een roeiriem. Die gebruikt gewoonlijk als steunpunt een dol maar vroeger was er alleen maar een holte in de zijde. Bij slijtage werd er een nieuw stuk hout ingestoken, dat om een mij niet bekende reden *hart* werd genoemd. Daarom: een hart onder de riem, niet andersom. (Het zal wel zo zijn dat er ook m.b.t. broeksriem of gordel een steekhoudende verklaring bestaat voor deze oude uitdrukking, die Vondel reeds gebruikte!)

Kapitein-ter-zee (b.d.) Paul Marin

PROGRAMME DE RECHERCHE

De pointe sur les matériaux composites destinés à la construction navale

DuPont Engineering Fiber Systems participe, aux côtés du constructeur norvégien Kvaerner Mandal, à un nouveau programme de recherche dont l'objectif est d'optimiser l'utilisation des matériaux composites dans la construction des bateaux naviguant à grande vitesse.

Véritable percée technologique, ce projet aura des implications dans des domaines aussi divers que la défense navale, les garde-côtes et le transport de marchandises et de passagers: il contribuera à une nouvelle conception de bateaux à effet de surface (SES ou Surface Effect Ships).

Sous le nom de 'Structures de coque en matériaux composites pour bateaux rapides', le programme de recherche a pour objectif essentiel d'établir des critères d'acceptation pour l'utilisation de fibres à haut module dans la construction des coques de bateaux. Il permettra également de tester la performance en matière de navigabilité d'un prototype, réalisé à échelle réduite, d'un catamaran rapide sur coussin d'air construit en matériaux composites à ouverture unique et dont la coque jouit d'une nouvelle géométrie.

Le programme permettra notamment de calculer la vitesse et l'accélération du bateau par temps calme et par mauvais temps, de tester sa réaction aux charges violentes sur la coque par l'effet de vagues, ainsi que sa stabilité dynamique dans les hautes vagues; il permettra également de mesurer la performance du coussin d'air.

Parmi les autres participants à ce programme figurent, d'une part, la filiale de DuPont de Nemours active dans le domaine de l'énergie Conoco Norway Inc. et, d'autre part, plusieurs sociétés ou organisations nor-

végiennes, telles que:

Det Norske Veritas, Veritas Research, Marine Consulting Group (MCG), Devold AMT, Jotun Polymer, le Bureau norvégien de Recherche en matière de Défense, le Fonds norvégien pour l'Industrie, ainsi que le Conseil royal norvégien de la Recherche.

La nouvelle structure de la coque fait appel au «Kevlar», la fibre para-aramide de DuPont, ainsi qu'au «Nomex» meta-aramide, sous forme d'âme en nid d'abeilles pour renforcer la superstructure et le pont du bateau. Grâce à l'alliance des propriétés de «Kevlar» et du noyau nid d'abeilles «Nomex» - haute ténacité, faible poids, grande résistance aux impacts et à la corrosion - le catamaran répond aux exigences structurelles qui lui permettront d'améliorer encore ses performances.

Réalisé par Kvaerner, le modèle réduit d'un catamaran rapide à coussin d'air est construit avec des matériaux composites mono-couches (single skin) et sa coque possède une nouvelle géométrie. DuPont a notamment participé à la construction de la coque grâce à la fibre para-aramide de renforcement «Kevlar» et au noyau nid d'abeille meta-aramide «Nomex». La combinaison de ces deux fibres permet de réduire le poids de 25 pour cent.

Source:

Du Pont de Nemours International S.A.

Information Service

Phone: + 41 22 717 52 39

Fax: + 41 22 717 60 21

EFP 1750

MAY 1993

DE ANTWERPSE NATIES: EEN RODE DRAAD DOORHEEN DE HAVENGESCHIEDENIS

Reeds in de vroegere middeleeuwen werden de verschillende diensten van het economisch leven van een stad door bijzondere groepen van werklieden vervuld. Zo zijn er de ambachten van de smeden, bakkers, beenhouwers, wevers, timmerlieden, enz. Wanneer in de 13de eeuw de handel in Antwerpen langzaam op gang komt, wordt de lijst van de stedelijke ambachten aangevuld met een nieuwe groep werklieden die zich geregeld met het vervoer van goederen bezighoudt.

Het Verbond der Behandelaars van Goederen heeft zijn zetel in het Natiënhuis (Jordaenskaai 25, B-2000 Antwerpen 1, tel. 03/233.14.87-233.01.17, fax: 225.19.87).



Begin van de Antwerpse naties

In 1263 had de stad aan «De Werf» een kraan geplaatst voor het lossen van wijnvaten. De vier werklieden die deze kraan bedienden werden door de stad aangesteld. Deze Kraenekinders stonden onder leiding van een kraanmeester, die zowat hun deken was. Alhoewel ze werklieden waren in dienst van de stad, was hun loon niet vast bepaald, maar evenredig met de rechten die de stad hief op het gebruik van de kraan. Hier vindt men in primitieve vorm alle elementen terug die doorheen de geschiedenis de typische kenmerken van de Naties zullen vormen:

- het in gemeenschap uitvoeren van behandelingen voor rekening van derden
- het aanstellen in de schoot van de gemeenschap van leidende personen, meestal dekens genaamd
- het onderling verdelen van de werkzaamheden en winsten volgens vooropgestelde, meestal geheime reglementen
- het principe van privilegiën.

Al vlug gebruiken de Kraenekinders de kraan om alle goederen te lossen en eisen zij ook het recht op om de geloste goederen te vervoeren tot in de stapelhuizen.

Ze kwamen hierbij in conflict met twee nieuwe ambachten die sedert 1392 werden erkend, met name de *buideldragers* en de *kordewagenkruiers*. Hun verzet gaf in 1410 aanleiding tot een stedelijke verordening die bepaalde dat enkel de goederen die voor de kordewagen te zwaar vallen; door de Kraenekinders mochten vervoerd worden.

Intussen waren er op het einde van de 13de eeuw naast de Kraenekinders ook reeds de vervoersambachten van beëdigde *vistellers*, beëdigde koren-meters (15 leden te water en 22 te land) en van *zakdragers*. Deze laatste groep splitste zich weldra in de *turf-en kolendragers* (pas erkend in 1463) en de reeds vermelde buideldragers. Een afzonderlijke groep vormden de *zoutdragers*.

De bloeiperiode van Antwerpen

In de 15de eeuw had de Antwerpse handel nog alle karakteristieken van de middeleeuwse stadseconomie. In de zestiende eeuw wijzigde het economisch leven van de steden en de havens grondig. De Portugezen kregen de controle over de handel met het Verre Oosten. Daardoor gingen de goederen een nieuwe handelsroute volgen. Daar waar de goederen vroeger via Constantinopel of Venetië werden aangevoerd, om verder via de Rijn Duitsland en de Nederlanden te bereiken, kwamen de goederen nu via Lissabon. Om deze Oosterse specerijen naar het Europese binnenland te vervoeren was er in het noorden een stapelplaats en distributiecentrum nodig, gunstig gelegen voor de zeevaart en voor de binnenvaart. Antwerpen beantwoordde uitstekend aan deze vereisten en werd aldus de internationale handelsmarkt van Europa.

De middeleeuwse stadsinrichting was al te benepen voor deze geweldige uitbreiding van de handel. Ook de ambachten gaan zeer vlug de weerslag van het nieuwe economische leven ondervinden. Reeds in het begin van de 16de eeuw gaan de handelaren zich beklagen bij het stadsmagistraat over het onvoldoende aantal leden van de vervoersambachten, het misbruik dat sommige ambachten maken van hun monopoliepositie en de te hoge tarieven die zij vragen. Het stadsmagistraat breidt het aantal leden van de ambachten uit en regelt de tarieven. Toch blijven de handelaren hun beklag doen, en het is Karel V die in 1544 tussenkomt in het voordeel van de handelaren. Hij kondigt de vrijheid van arbeid af voor het vervoer per kordewagen en wijzigt het stelsel van de privilegiën. Aldus wordt de natie van de kordewagenkruiers een open ambacht zonder beperking van ledenaantal. Het ledenaantal stijgt dan ook van 75 in 1505 tot 662 leden in 1570. Tevens ontstaan naast de officieel erkende ambachten ook niet-erkende groeperingen.

Het voorrecht van de kordewagenkruiers is hiermee vernietigd; de concurrentie is in het leven geroepen en alles wijst erop dat de geschiedenis van de Antwerpse naties beëindigd is.

Van 1585 tot 1798

Aan het einde van de 16de eeuw komen de jaren van beroerte en oorlog.

De Nederlanden vechten voor hun onafhankelijkheid tegen de Spaanse bezetter. De handel kwijnt. In 1585 wordt Antwerpen terug ingenomen door de Spanjaarden. De splitsing der Nederlanden wordt een feit en het zwaartepunt van de handel verschuift naar de Noordelijke Nederlanden. Vele kooplieden verlaten Antwerpen en trekken naar Amsterdam. Het economische leven in de Zuidelijke Nederlanden vervalt en de handel dompelt in.

Het ambacht- en gildeleven wordt weer stilaan wat het was in de 15e eeuw. Het stelsel van ordonantiën en privilegiën dat door Keizer Karel werd afgeschaft, herneemt. Sommige groepen kunnen opnieuw een arbeidsmonopolie vestigen. In totaal zijn er in het midden van de 17de eeuw een dertigtal naties.

In het begin van de 18de eeuw verdwijnt echter een groot aantal naties wegens gebrek aan economische activiteit. De crisis wordt nog verergerd door het keizerlijk octrooi van 1738. Hierin wordt bepaald dat elk ambt dat afhangt van de stad aan de meest biedende moet worden toegekend. Die maatregel treft ook de naties. Overdreven inkomgelden bederven het ambachtstelsel en brengen de naties in een diepe crisis.

Onder Frans en Nederlands bewind

De Franse revolutie veegde het oude regime van de kaart. Bij toepassing van de wet van 4 augustus 1798 werden alle gilden en ambachten, en dus ook de Antwerpse naties afgeschaft. Hun eigendommen werden aangeslagen en verkocht. Alhoewel de naties als groepering officieel niet langer bestaan, zetten enkelingen individueel of met enkelen samen hun werk verder. Onder Napoleon kenden de Naties zelfs een heropleving. Hij had immers de mogelijkheden begrepen die Antwerpen als oorlogshaven en gedeeltelijk ook als handelshaven kon bieden. Onder zijn impuls werden dan ook de eerste twee dokken gegraven die thans de naam Bonapartedok en Willemdok dragen. In het Verdrag van Parijs, dat op 30 mei

1814 werd ondertekend en het lot van het Keizerrijk bezegelde, bepaalde het Artikel 14 dat Antwerpen voortaan slechts een handelshaven zou zijn.

Onder de Hollanders verschijnen de naties terug in het openbaar. In 1820 zijn er reeds een tiental naties volledig heringericht. Tijdens de Nederlandse periode is de Schelde open en kent de haventrafiek een gestadige vooruitgang. De ruimere werkgelegenheid geeft de naties de mogelijkheid uit te breiden, en zowel ledenaantal als uitrusting groeien aan.

In september 1830 breekt de revolutie uit en Antwerpen wordt tot december 1832 door de Nederlanders bezet. De haventrafiek valt terug. Doch na de capitulatie van de Nederlanders kent de Antwerpse haven een nieuwe bloei. In 1851 zijn er opnieuw 32 naties.

Verbond der Behandelaars van Goederen

In 1872 groepeerden een 20-tal naties zich tot de beroepsvereniging «Vereenigde Werknaties van Antwerpen», nadien het «Verbond der Behandelaars van Goederen» genoemd. De behandelaars van goederen vervullen een sleutelrol in de haven en werden ingedeeld in twee categorieën, nl. de stouwers die de belangen van de reders behartigen en de naties die de verladers vertegenwoordigen. De naties belasten zich met de behandeling van de goederen aan de wal. Bij invoer ontvangen zij de goederen uit de handen van de stouwer om ze aan de geadresseerde over te maken. Bij uitvoer brengen zij de goederen tot aan het schip, klaar voor inscheeping. Verder zorgen de naties voor het triëren en sorteren, het meten en wegen, de controle, de bewaking, het opslaan in magazijnen en het transport. Als bewaarnemers van goederen vormen zij tevens een belangrijke schakel tussen de handelaars en de kredietverlenende instellingen. In Antwerpen zijn er thans een vijftigtal naties.

Verscheidene naties verrichten tegenwoordig ook stouwerswerk, terwijl heel wat stouwerijen natiewerk uitvoeren. Dit is een gevolg van de algemene tendens naar integratie van de verscheidene fasen van de goederenbehandeling in één enkele ketting die door één enkele maatschappij wordt gecontroleerd.

BIOGRAFIE VAN DE EERSTE MEESTER CHEF FRANS VAN MAELE

De Eerste Meester Chef Frans Van Maele werd geboren te Oostende op 3 juni 1913. Zijn vader was stuurman ter zeevisserij, het lag dan ook voor de hand dat de enige zoon ook voor het zeemansleven zou kiezen. Hij behaalde het brevet van motorist tot 500 pk.

Hij behoorde tot de militieklasse van 1933. Op 31 mei 1933 werd hij ingelijfd bij het 3de Linierement. Dit regiment was gelegerd in de kazerne Generaal Mahieu, de huidige Marinekazerne Bootsman Jonson, te Oostende. Tot 31 mei 1934 diende hij er als «bevoorraden machinegeweer». Zijn commandant Lescrauwaet schreef de volgende eindbeoordeling in zijn militair zakboekje: «Zijn gedrag was zeer goed. Was altijd zeer ernstig en zeer vlijtig. Hij kweet zijn militaire plichten met grote nauwkeurigheid. Zijn gedrag mag geprezen worden».

Na zijn militaire dienst monsterde hij aan op de Oostende 286 Charles-Henrie als motorist. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak verliet hij met zijn gezin Oostende, aan boord van de Oostende 342 Jeanne-Henrie. Na een bewogen tocht bereikte het schip Engeland.

Zijn positieve ervaringen met de militaire dienst en de wil om zich daadwerkelijk in te zetten voor zijn Vaderland waren de redenen waarom hij besloot om op 21 november 1940 de Royal Navy Section Belge te vervolgen. Hij volgde er de opleiding van Engine Man. Hij kreeg het stamnummer KX 24757. Tot 21 juni 1941 was hij in functie aan boord van de mijnenvegers HMS Europa en HMS Lucifer. Hij werd bevorderd tot RA Chief Engine Man op 3 december 1942. Hij bleef aan boord van de mijnenvegers en op 3 december 1943 werd hij War Chief Engine Man. Tot 31 juni 1946 diende hij aan boord van de HMS Jipsy en de HMS Terdica. Zijn eenheden werden ingezet door mijnenveegoperaties aan de Westelij-

ke aanlooproutes van Engeland, het Kanaal en de Schelde. Zijn Engelse commandant J. Watson schreef in zijn beoordeling: «Een uitstekend vakman. Kent zijn vak tot in de details en is zeer plichtsbewust. Een voorbeeld van nethed en orde en is steeds fier over zijn goedwerkende machinekamer.»

Voor zijn deelname aan de vijandelijkheden kreeg hij de volgende eervolle onderscheidingen:

— Het Oorlogskruis met bronzen leeuw met de vermelding: «Voor de moed waarvan hij blijkt gegeven heeft gedurende de operaties van zijn eenheid, na door menige gevaren de Belgische Strijdkrachten in Groot-Britannië vervoegd te hebben».

— De nestel van het Oorlogskruis 1940-45 mocht hij ter persoonlijke titel dragen.

— Medaille van den Vrijwilliger 1940-1945.

— Herinneringsmedaille van den Oorlog 1940-1945 met twee elkaar kruisende bronzen ankers.

— Het Zee-Ereteken met de vermelding: «Heeft zich vrijwillig voor de Royal Navy section Belge aangeboden waar hij sinds het begin van de vijandelijkheden meer dan twee jaar goede en trouwe dienst heeft bewezen».

Hij kreeg tevens drie Engelse eervolle onderscheidingen:

— The 1939-45 Star.

— The War Medal.

— The Atlantic star with rosette

with mentions «France» and «Germany».

Hij vervoegde de Belgische Zeemacht op 20 mei 1948 in de graad van meester. Hij diende aan boord van het fregat LTZ Billet waarmee hij verschillende campagnes meemaakte naar het weerstation «punt K».

Hij maakte deel uit van de bemanningen van de Algerines: De Moor, Leconte, Dufour, Gerlache en de Vanhaeverbeke. Hij werd bevorderd tot Eerste Meester op 26 juni 1952. Opnieuw schepte hij in aan boord van de verschillende Algerines, dit alles afgewisseld met zijn walplaatsingen bij Comlognav, Cedra en de reservebasis te Zeebrugge. Op 26 maart 1964 werd hij bevorderd tot de graad van Eerste Meester Chef.

Hij was een stille werker, een chef die zonder veel woorden aan zijn scheepsmakkers en aan zijn jonge onderofficieren toonde dat men gelukkig kan zijn in zijn werk. Hij kwam alleen tot rust als hij 's avonds of bij zijn thuiskomst van zee wist dat alles kraaknet en in orde was en dat hij zijn plicht had gedaan.

Hij was drager van de volgende eervolle onderscheidingen:

— De Gouden Palmen in de Kroonorde.

— De Gouden Medaille in de Orde van Leopold II.

— Militair Ereteken Eerste Klasse.

— Militair Ereteken Tweede Klasse.

Na een kortstondige ziekte overleed hij op 29 maart 1965.



LA BIOGRAPHIE DU PREMIER MAÎTRE CHEF FRANS VAN MAELE

Le Premier Maître Chef Frans Van Maele est né à Oostende le 3 juin 1913. Son père était pêcheur; par conséquent, il était évident que son fils unique opérerait également pour la vie de marin. Il a obtenu le brevet de motoriste jusqu'à 500 cv. Il appartenait à la classe 1933; le 31 mai 1933 il a été incorporé dans le 31^{ème} Régiment de Ligne; ce régiment était stationné dans la caserne Général Mahieu, à présent la caserne navale Bootsman Jonson, à Oostende.

Jusqu'au 31 mai 1934, il a servi comme ravitailleur de mitrailleuse. Son Commandant Lescrauwaet a inscrit dans son carnet militaire l'appréciation finale suivante: «Son comportement était excellent. Il a toujours été très sérieux et très appliqué. Il a accompli ses devoirs militaires avec grande précision. Son comportement est à admirer».

Après son service militaire, il s'est enrôlé à bord du Oostende 286 Charles-Henrie comme motoriste. Quand s'est déclenché la seconde guerre mondiale, il a quitté Oostende avec sa famille à bord du Oostende 342 Jeanne-Henrie. Après une traversée agitée, le navire est arrivé à l'Angleterre.

Ses expériences positives lors de son service militaire et sa volonté de s'engager effectivement pour sa Patrie étaient les raisons pour lesquelles il s'est décidé de rejoindre le 21 novembre 1940 la Royal Navy Section Belge. Il y a suivi la formation d'«Engin Man». Il a reçu le numéro d'immatriculation KX 24757.

Jusqu'au 21 juin 1941, il est resté en fonction à bord des dragueurs de mines HMS Europa et HMS Lucifer. Il a été promu RA Chief Engine Man le 3 décembre 1942.

Il est resté à bord des dragueurs de mines et le 3 décembre 1943, il est devenu War Chief Engine Man. Jusqu'au 31 juin 1946, il a servi à

bord du HMS Jipsy et du HMS Tardica. Ses unités ont été engagés pour des opérations de dragage de mines sur les routes de démarrage à l'ouest de l'Angleterre, la Manche et du Schelde.

Son commandant anglais J. Watson écrivait dans son appréciation: «Un excellent technicien; il connaît son métier dans les moindres détails et il est très consciencieux. Un exemple de propreté et d'ordre et il est toujours fier du bon fonctionnement de sa chambre de machines».

Pour sa participation aux hostilités, il a reçu les distinctions honorifiques suivantes;

- La Croix de Guerre avec lion bronze et la mention: «Pour le courage dont il a fait preuve pendant les opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Armées Belges en Grande-Bretagne, et cela en traversant différents dangers».

- Il pouvait porter l'aiguillette du Croix de Guerre 1940-1945 à titre personnel.

- Médaille de Volontaire 1940-45.

- Médaille de Commémoration de la Guerre 1940-45, avec deux ancrés en bronze.

- La Décoration de la Mer avec la mention: «S'est volontairement présenté pour la Royal Navy Section Belge où il a, depuis le début des hostilités, rendu plus de deux ans de bons et fidèles services».

En plus, il a reçu trois distinctions honorifiques, notamment!

- The 1939-45 Star.

- The War Medal.

- The Atlantic Star avec rosette et mention «France» et «Germany».

Il a rejoint la Force Navale Belge le 20 mai 1948 dans le grade de maître. Il servait à bord de la frégate LTZ V. Billet avec laquelle il participait à plusieurs campagnes à la station météorologique «Point K».

Il faisait partie des équipages des Algerines: De Moor, Lecointe, Ger-

lache, Dufour et le Vanhaeverbeke. Il a été promu Premier Maître le 26 juin 1952.

De nouveau, il embarquait à bord des différentes Algerines, tout en combinant ses fonctions à Comlognav, Cedra et la base de réserve de Zeebrügge.

Le 26 mars 1964, il a été promu Premier Maître Chef.

Il était un travailleur et un chef silencieux qui montrait à ses collègues et à ses jeunes sous-officiers qu'on peut être heureux dans son travail.

Il ne trouvait la sérénité que lorsqu'il était sûr que tout était en ordre et qu'il avait bien exécuté ses tâches.

Il portait les distinctions honorifiques militaires suivantes:

- Les Palmes d'or dans l'Ordre de la Couronne.

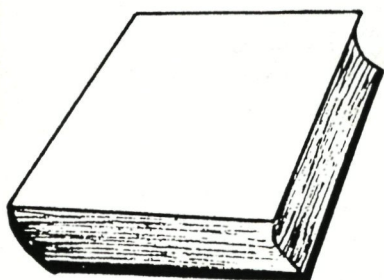
- La Médaille d'or dans l'Ordre de Léopold II.

- La décoration militaire Première Classe.

- La décoration militaire Deuxième Classe.

Après une maladie éphémère, il est décédé le 29 mars 1965.





BOEKBESPREKING

DE HOLLE COMPAGNIE

SMOKKEL EN LEGALE HANDEL ONDER ZUIDNEDERLANDSE VLAG IN BENGALen, CA. 1720-1744

JAN PARMENTIER

In de 18e eeuw was Bengalen het voornaamste economische handelsgebied voor Europeanen in Azië. De stabiele politieke situatie tot ± 1740 droeg hier zeker toe bij. De exportprodukten waren goedkoop en gevarieerd, met als belangrijkste textiel (katoen en zijde), salpeter en rijst. Aanvankelijk werd de handel in Bengalen gedomineerd door de Noordnederlandse Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en de Engelse East India Company (EIC). Deze waren dan ook niet erg gelukkig met de komst van de Zuidnederlandse Compagnie van Oostende. Tussen 1727 en 1730 stelden ze alles in het werk - en met succes uiteindelijk - om de Zuidnederlandse handel te fnuiken. De Oostendse Compagnie werd opgedoekt, maar de in 1727 opgerichte factorij Banquibazar in de Gangesdelta bleef nog een kleine vijftien jaar bestaan.

JAN PARMENTIER beschrijft de tot nu toe onbekend gebleven geschiedenis van deze kleine kolonie. De rode draad in zijn boek *De holle com-*

pagnie vormt de levensloop van de Oostendse gouverneur van Banquibazar, François de Schonamille. Samen met een aantal andere Zuidnederlanders nam hij deel in de particuliere 'country'-trade of intra-Aziatische handel, opgericht door de Franse gouverneur Dupleix. Ook verzorgde hij op commissie ladingen voor Zweedse, Deense en Portugese schepen.

Vanaf 1740 floreerde de eigen handel minder goed onder andere door natuurrampen en opstanden van de Marathas. Enkele Engelse contactpersonen van De Schonamille werden door de EIC ontslagen. De inlandse overheid eiste ontruiming van Banquibazar onder het voorwendsel dat De Schonamille de Marathas steunde. Deze ging de strijd met de inlandse overheid aan, maar moest na enige maanden vluchten naar Birma. Daar sneuvelde hij korte tijd later.

De holle compagnie biedt een boeiende blik achter de schermen van de officiële compagnie-activiteiten en laat zien hoe de handel van de Europese compagnieën werd uitgehold door het

eigen personeel, in samenwerking met enkele vrijbuiters zoals De Schonamille. Het boek is rijk geïllustreerd met kaarten en afbeeldingen van documenten uit de compagnie-archieven.

JAN PARMENTIER, *De holle compagnie, Smokkel en legale handel onder Zuid-nederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744* (Zeven Provinciën Reeks IV). Hilversum 1992, 96 blz., ingenaaid, geïll., ISBN 90-6550-111-8, f25,- Uitgeverij Verloren, Alexanderlaan 14, 1213 XS Hilversum. Verkrijgbaar bij de erkende boekhandel of direct bij de uitgever.

Opmermeester (b.d.) J.-B. DREESEN

Bibliographie

HASARDS DE L'HISTOIRE

Par Albert Crahay

On ne présente plus le Lieutenant-Général Baron Crahay, qui nous a quitté il y a deux ans déjà. Il fut l'une des personnalités militaires les plus brillantes et les plus attachantes de notre pays de ces dernières années, accomplissant un parcours sans faute qui, au départ d'un camp de captivité en Allemagne, le mena à l'un des plus hauts commandements de l'armée belge en passant par celui du Corps de Volontaires pour la Corée et des fonctions élevées à l'Etat-Major interallié de Fontainebleau, pour terminer comme Commissaire Royal à l'Eau.

Viscéralement attaché à son pays, comme tous les militaires, le général Crahay aimait écrire. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages mettant, tous, en valeur, les qualités et le courage de notre peuple dans les circonstances les plus difficiles requérant de sa part un sursaut de patriotisme.

Son dernier ouvrage, édité à titre posthume, est intitulé «Hasards de l'Histoire» et sous-titré... si certains hommes avaient été entendus! ».

Les hasards de l'Histoire sont ceux qui, au cours de sa longue carrière, l'amènent à rencontrer, en Belgique comme à l'étranger, certains de ces hommes que l'on n'avait pas écouté et qui, s'ils l'avaient été, auraient pu modifier le cours de l'Histoire. Des hommes de différentes nationalités et de différents bords mais tous des «grands formats» ayant en commun une grande lucidité et une grande rigueur morale.

Le premier cité est le colonel Emile Galet, qui fut le conseiller militaire du Roi Albert pendant la première guerre mondiale. Galet ne cessa d'appuyer la politique du roi, partageant le souci de celui-ci de mettre fin aux effroyables tueries engendrées par la politique revanchiste des Français et des Anglais et souhaitant con-

clure avec l'Allemagne une paix honorable permettant à la Belgique de recouvrer son indépendance et d'obtenir des réparations de guerre équitables. On sait que le jusqu'aboutisme de nos alliés, qui exigeaient une capitulation sans condition de l'ennemi, aboutit au Traité de Versailles, lequel contenait en germe les ferments d'une deuxième guerre mondiale.

Parmi les autres personnages rencontrés par le général Crahay au cours de sa longue carrière, il y a le général Paul Stehlin, attaché de l'Air auprès de l'ambassade de France à Berlin de 1936 à 1939. Il ne cessa d'alerter son gouvernement au sujet du développement de la puissance militaire allemande et de le mettre en garde contre la menace qu'elle constituait pour la paix. Paris ne tint aucun compte de ses avertissements.

Il y a le général Challe qui faisait partie de ce «quarteron d'officiers putschistes» - comme disait De Gaulle-, défenseurs de l'Algérie Française qui tenta de prendre le pouvoir à Alger en 1961. Il ne pouvait marquer accord sur le lâchage brutal qui se préparait à Paris.

Il y a le général Speidel, chef d'état-major de Rommel au moment du débarquement de Normandie, un Rommel qui faisait partie de la conjuration des généraux contre Hitler. Leur action aboutit à l'attentat raté commis le colonel Stauffenberg au quartier général de Wolfsschanze le 20 juillet 1944.

Le général Crahay expose aussi l'action de bien d'autres personnages qu'il eut l'occasion de côtoyer entre le début de la première guerre mondiale et la fin de la guerre de Corée et qui ne réussirent pas dans leurs entreprises. Il analyse les causes de leur échec.

Ancien commandant du Corps de Volontaires belges pour la Corée, il ne pouvait pas, enfin, ne pas consacrer quelques pages aux quelques milliers de nos compatriotes allés défendre le droit et la démocratie au «pays du matin calme».

«Hasards de l'Histoire», véritable chronique des erreurs annoncées, se lit comme un roman. Fasse que le message que véhicule cet ouvrage soit, lui, entendu. A lire et à méditer.

J.M. de Decker.

Hasards de l'Histoire
... si certains hommes avaient été entendus...
Prix: 550 BEF
Edition Erel
St Sebastiaanstraat 16
8400 Oostende
Cpte BBL: 384-0082222-50

«HELMEN VOOR VREDE»

Helmen voor Vrede is een boeiend kijkboek dat de humanitaire operaties van het Belgische leger in het buitenland belicht. In een inleidend hoofdstuk wordt door Roger Rosart bondig de historiek van de buitenlandse operaties geschetst van na Wereldoorlog II tot de Golfoorlog. De volgende hoofdstukken behandelen de recente hulpacties in Somalië en ex-Joegoslavië. Auteur Mon Vanderostyne verdiept zich in de achtergrond van de conflicten en neemt ons mee op reportage: nachtpatrouilles, ontminingen, konvooien, maar ook veel diepmenselijk leed en troost. Het verhaal is geïllustreerd met meer dan 170 prachtige foto's, meestal uit de archieven van SID, Photonews en Isopress, die de humanitaire missie van het leger laten zien.

Overzichtelijke kaartjes en een complete lijst van alle buitenlandse operaties vervolledigen dit schitterend boek.

Mon Vanderostyne en Roger Rosart zijn als beroepsjournalisten verbonden aan respectievelijk De Krantengroep De Standaard en La Libre Belgique. Als reporters volgen zij sinds vele jaren de activiteiten van het Belgische leger in binnen- en buitenland op de voet.



Dit boek kadert binnen de acties ten voordele van het speciaal opgerichte steunfonds «De Blauwe Helm». Dit fonds biedt hulp aan de families van de Belgische militairen die tijdens een operatie omkwamen. Deze uitgave van LANNOO telt 120 pagina's in vier-kleurendruk. Enkel voor de leden van de strijdkrachten is een paperbackversie verkrijgbaar aan 495 frank.

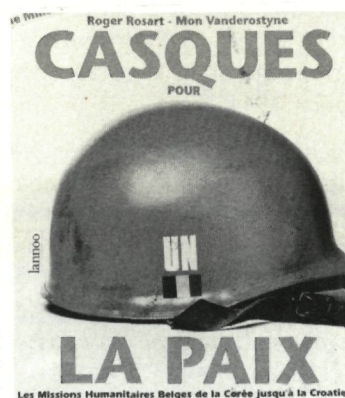
Bij de SCV kost de gebonden versie 895 frank. Vanaf midden mei ligt het boek in de boekhandel voor 995 frank en kan het ook besteld worden bij het: Informatiecentrum Inbel, Regentlaan 54, 1000 Brussel - tel: 02/217 11 11 fax: 02/512 51 25 postrek.: 000-0014702-55 (+ 50 BEF verzendingskosten).

«CASQUES POUR LA PAIX»

Des Casques pour la Paix est un livre fascinant qui retrace les opérations humanitaires de l'armée belge à l'étranger. Dans le chapitre d'introduction, Roger Rosart situe les opérations à l'étranger dans son contexte historique et ce depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'à la guerre du Golfe. Les chapitres suivants sont consacrés aux récentes actions humanitaires en Somalie et en ex-Yougoslavie. Son auteur, Mon Vanderostyne analyse les causes du conflit et nous emmène en reportage: patrouilles de nuit, déminages, convois,... mais également au coeur des sentiments humains plus profonds comme le chagrin et la consolation.

L'ouvrage est enrichi de plus de 170 photos couleur - en majorité en provenance de SID, Photonews et Iso-

press - qui illustrent ces missions humanitaires. Des cartes claires et une liste de toutes les opérations étrangères parachèvent ce brillant ouvrage. Mon Vanderostyne et Roger Rosart sont tous deux journalistes professionnels, respectivement au groupe «De Standaard» et à la «Libre Belgique». En tant que reporters ils ont suivi depuis plusieurs années les activités de l'Armée belge à l'intérieur et à l'extérieur de nos frontières.



Ce livre-édité par LANNOO - est publié dans le cadre des actions en faveur du fonds de soutien «Le Casque Bleu». Ce fonds soutient les familles des militaires belges tombés durant ces opérations. Des «Casques pour la paix» comporte 120 pages en couleur et est disponible en français et en néerlandais. Les membres des Forces Armées peuvent commander le livre «couverture souple» au prix de 495 Frs et la version reliée à 895 Frs via leur ISC. La version reliée sera mis en vente dès la mi-mai dans les librairies au prix de 995 Frs ou pourra être commandée au: Centre d'information Inbel

Boulevard du régent, 54 1000 Bruxelles
tél.: 02/217 11 11 fax: 02/512 51 25
CCP: 000-0014702-55 (+ 50 BEF frais d'expédition)

INFO RESERVE

TIR GROUPE POUR L'A.O.R.F.N.

Une fois de plus, ils étaient venus nombreux de France d'Angleterre, du Luxembourg, des Pays - Bas et des 4 coins du pays pour participer activement à la 12^è édition de la traditionnelle Compétition Internationale de Tir organisée les 24 et 25 avril derniers à la caserne Lieutenant-de-Vaisseau V. Billet de Bruges par l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - A.O.R.F.N.

Pendant ce week-end, selon un scénario éprouvé au cours des 11 éditions précédentes, près de 70 participants eurent l'occasion une fois de plus, de se mesurer amicalement sur les pas de tir au SA.FN, au G.P., à l'UZI et au lancement de grenades (factices) afin de sélectionner le meilleur d'entre eux.

Ces 2 jours, empreints de cordialité, furent également une opportunité pour tous non seulement de déguster quelques spécialités culinaires - dont la célèbre Rijsttafel façon ZM-FN - concoctées avec talent par le 1MC J.C1. de St. Rémy et son équipe, mais aussi d'analyser et de comparer les résultats et conséquences des multiples restructurations décidées par les Ministères de Défense.

Voire, certaines décisions politiciennes souvent drastiques, dont les raisons et le fondement suscitent réflexions et inquiétude chez la plupart des militaires présents.

A juste propos, le 1LT (R) J. De Decker, président de l'A.O.R.F.N., rappela lors du déjeuner de clôture, que quelles que puissent être les nouvelles circonstances et l'évolution de la situation géo - politique mondiale, tous les O.R. doivent oeuvrer pour «avec vigilance, garantir la défense des intérêts de la nation et... de la Force Navale en particulier».

Le représentant de la délégation hollandaise abonda dans ce sens en ajoutant qu'il importait plus que jamais de resserrer, à tous les niveaux, les liens entre les nations; toutes étant confrontées à de graves problèmes de réorganisation.

Assurément, cette traditionnelle compétition internationale de tir fut une opportunité constructive qui permit à tous les participants de tisser de nouveaux liens d'amitié et de mettre en commun, en ces périodes d'incertitude, les forces et idéaux qu'ils estiment vitaux.

Saint Bernard du Spuikom.



Une opportunité pour tous d'analyser et comparer les résultats et conséquences des restructurations.

(Ph. Fr. Philips).

DIV-MAR (R), "BLUE HORSE" and C°!

Du 26 avril au 2 mai dernier, le Brabant - Wallon s'est paré de 'bleu'!

Pendant cette semaine en effet, un détachement composé d'une vingtaine d'officiers, sous-officiers et 1ers Matelots de réserve de l'Infanterie de Marine, la DIV - MAR (R), placé sous les ordres de leur Comd Div, le FKP (R) R. Vermeersch, y a effectué un rappel, baptisé «BLUE HORSE» pour la circonstance.

Au départ de Tervueren, les bivouacs successifs les ont menés à Gaillemarde, Tangissart, Marbais..., en passant par Waterloo, Villers-la-Ville, Court-St.-Etienne, Lasne, Ottignies, Ottenburg, etc.

C'est à dessein que cette région a été choisie comme terrain d'exercice pour la DIV-MAR (R). Pour qu'en cette occasion les membres francophones de l'Infanterie de Marine soient sensibilisés aux problèmes spécifiques de défense de ce territoire national qui leur est propre.



... à la pratique de certaines disciplines spécifiques à la DIV-MAR (R).

Au cours de cet authentique «on the job training», l'accent fut mis plus particulièrement sur l'instruction et l'application d'un ensemble de procédures tactiques, techniques et de commandement, plutôt que sur l'entraînement physique pur. Encore que cet aspect ne fut point négligé; joggings, cross d'orientation, et 'speed marches' figuraient au programme de ces manoeuvres.

Sans entrer dans les détails de ces fructueuses journées, signalons toutefois que cet exercice fut une suite ininterrompue de cours d'instruction et de manipulation de blindicides, de mortiers 60 mm., de mitrailleuses .50, de premiers soins, de 'pionnierung', etc., auxquels succédèrent e.a., une 'prise d'un pont ferroviaire' à Rhodes-St.-Genèse; l'établissement d'un pont indien pour le passage de la Lasne dans la propriété des Barons de Mévius et la Défense d'un Q.G., en l'occurrence le château de Morien-sart des Barons Göricke d'Herwynen qui, nobles hôtes de ces lieux, réservèrent un accueil logistique des plus chaleureux.



Une suite ininterrompue de cours, alliant l'instruction 'technique', ici la .50,...

Les jours suivants furent l'occasion pour tous de participer activement à un 'nettoyage de village' à Ceroux-Mousty, à la construction d'un radeau de fortune pour le franchissement de la Dyle, à l'organisation d'un 'Road Block' à l'ouvert du bois de Laurensart (hameau du Culot), à un 'boating' de 8 km. sur la Dyle jusqu'à Korbeek - Dijle, à un dropping de 12 km., avec repérage sur photos aériennes et mémorisation d'itinéraire, etc., etc.,

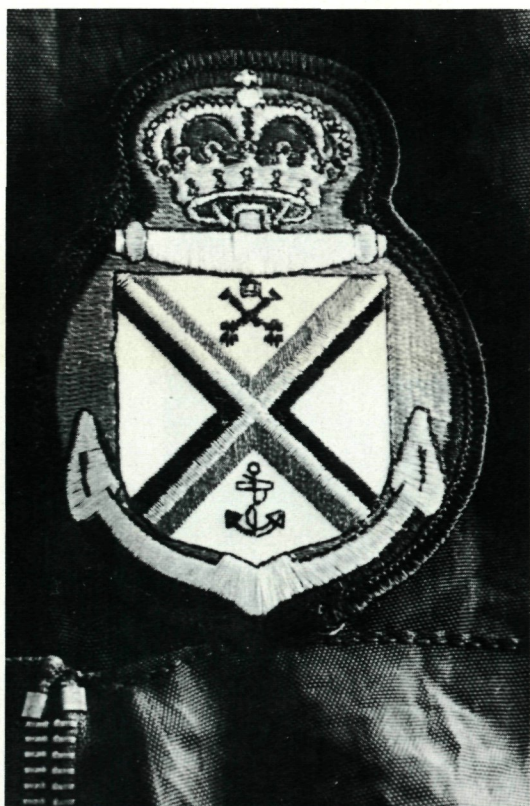
Vu le contexte actuel, la question pourrait se poser quant à l'opportunité de telles opérations et des efforts consentis.

Il demeure, comme le soulignait avec pertinence le FKP (R) R. Vermeersch, «qu'en ces périodes de mutations du contexte géo-stratégique, il importe impérativement de prévoir et agir pour ne pas se trouver un jour désarmé devant des faits accomplis, irréversibles».

En outre, l'Etat - Major de la Force Navale, confronté avec les restructurations que nous connaissons actuellement, doit pouvoir compter, plus que jamais, sur la totale opérationnalité de ses divisions de réserve, et de la DIV-MAR(R) en particulier.

Au-delà des décisions parfois opportunistes des politiciens, il demeure important pour chaque soldat, chaque citoyen, de préserver les structures du civisme qui lui ont été inculquées, afin de maintenir les fondements de notre société et de nos libertés démocratique.

Saint Bernard du Spuikom.



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 200 BEF + 35 BEF portkosten.

La fierté n'est pas un vice ! En tous cas, vous pouvez vous montrer avec ce badge de la FN. Prix: 200 BEF + 35 BEF frais d'envoi.

INFO MARINE

Belangrijk bezoek te Oostende

Op woensdag 24 februari 1993 bracht de Griekse Admiraal Psifias een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende. Admiraal Psifias is Nationaal Directeur van de Bewapening in Griekenland.

Visite importante à Oostende

Le mercredi 24 février 1993, l'Amiral Psifias (Grèce) a visité l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende.

L'Amiral Psifias est le Directeur National de l'Armement en Grèce.



Bevelsoverdracht bij het Commando Marine operaties

Op 25 februari 1993 werd het bevel over het Commando Marineoperaties overgedragen.

Divisieadmiraal M. Verhulst, sinds september 1992 in bevel, gaat over naar de Generale Staf als Hoofd van de Divisie Operaties (JSO). Hij wordt opgevolgd door de Kapitein-ter-zee Stafbrevethouder C. Thibaut de Maisières.

Remise du Commandement des Opérations Navales

La remise-reprise du Commandement des Opérations Navales a eu lieu le 25 février 1993.

Le Capitaine de vaisseau BEM C. Thibaut de Maisières a pris la succession de l'Amiral de division M. Verhulst qui était en fonction depuis septembre 1992.

L'Amiral de division M. Verhulst est actuellement Chef de la Division des Opérations de l'Etat-Major Général (JSO).



Divisieadmiraal M. VERHULST bij het wisselen van de onderscheidingsvlaggen.

Bezoek aan EGUERMIN

Op woensdag 17 maart 1993 bracht Generaal MAJCEN, Chef van de Oostenrijkse Generale Staf, een bezoek met rondleiding in de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Visite à EGUERMIN

Le mercredi 17 mars 1993, le Général MAJCEN, le Chef d'Etat-Major autrichien, a effectué une visite guidée de l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende.



NIEUW

Hier zijn ze terug!

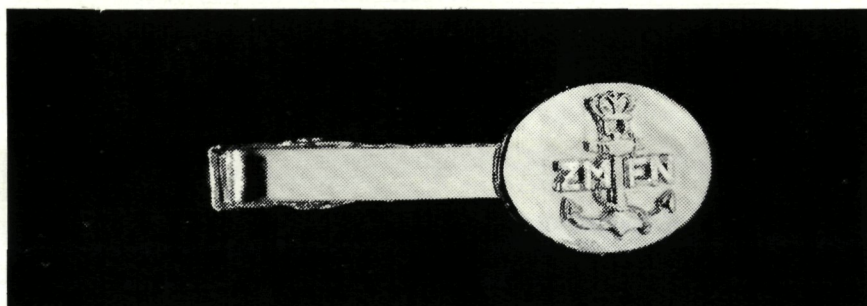
Dasspeld aan 250 BEF + 50 BEF portkosten

Manchetteknopen aan 400 BEF + 50 BEF portkosten

NOUVEAU

Epingle de cravate: 250 BEF + 50 BEF frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 BEF + 50 BEF frais d'envoi



47e Promotie van kandidaat onderofficieren

Op 26 maart jl. vond te St. Kruis de 47e promotie kandidaat onderofficieren van de Zeemacht plaats.

Deze promotie droeg de naam «Eerste Meester Chef Frans Van Maele» en werd voorgezeten door Divisie-admiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht.

De troepen, ongeveer 120 recruten, stonden onder het bevel van Fregatkapitein E. Defer.

De ouders, echtgenote(s)n of verloofde(s)n van de kandidaat onderofficieren waren op deze plechtigheid uitgenodigd.

Volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt.

Kruis van Ridder in de Kroonorde

1OM Marc Debrouwer

1MC Roger Steelandt

MTR Aimé Spirinckx

Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II

1MC Pierre Demey

Gouden Palmen in de Kroonorde

1MC Marc Talboom

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II

1MC Ivan Bonte

MTR Jozef Bosteels

47e promotion des candidats sous-officiers

Le 26 mars 1993 a eu lieu à Sint-Kruis le baptême de la 47e promotion des candidats sous-officiers de la Force Navale. Cette promotion porte maintenant le nom de «Promotion Premier Maître Chef Frans VAN MAELE». Cette cérémonie était présidée par l'Amiral de division W. HERTELEER, Chef d'Etat-Major de la Force Navale. Les troupes, au nombre de 120 recrues, étaient placées sous le commandement du Capitaine de Frégate E. DEFER.

Les parents, et fiancé(e)s des candidats sous-officiers ont été cordialement invités à la cérémonie.

A cette occasion plusieurs distinctions honorifiques ont été décernées:

Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

1MP Marc Debrouwer

1MC Roger Steelandt

MTR Aimé Spirinckx

Croix de Chevalier de l'Ordre de Leopold II

1MC Pierre Demey

Les Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne.

1MC Marc Talboom

La médaille d'Or de l'Ordre de Leopold II

1MC Ivan Bonte

MTR Jozef Bosteels



Voorstelling « vernieuwde » Neptunus aan de pers

Op 31 maart jl. werd ons tijdschrift in zijn nieuwe vorm officieel en dit onder ruime belangstelling aan de pers voorgesteld in de Mess Officiers te Oostende.

Voor de Raad van Beheer van vzw Neptunus een uitstekende gelegenheid om te poseren.

Op de foto de voltallige Raad van Beheer (met uitzondering van de penningmeester Korvetkapitein (b.d.) FALISE).

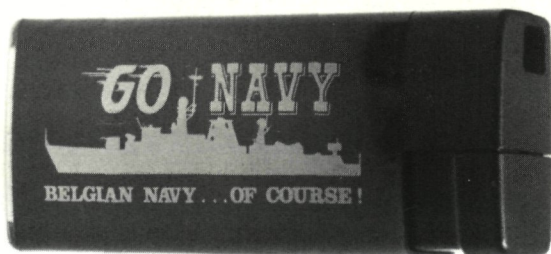
v.l.n.r.: J. ARYS - P. VAN DAMME - G. GOUWY - H.P. ROGIE - Voorzitter L. DESAEGER - J.B. DREESEN - Hoofdredacteur W. BOSTEELS - Erevoorzitter J.C. LIENART - A. DEVREESE - A. JACOBS - Sekretaris N. VANSTEENKISTE.

Présentation du « nouveau » Neptunus à la presse

Notre nouveau périodique a été présenté officiellement à la presse le 31 mars 1993 au Mess Officiers à Oostende. Voilà pour le conseil d'Administration de l'ASBL Neptunus une excellente occasion de poser pour la photo souvenir.

Sur la photo le Conseil d'Administration au grand complet (à l'exception du trésorier le Capitaine de corvette (e.r.) J.P. FALISE).

De gauche à droite: J. ARYS - P. VAN DAMME - G. GOUWY - H.P. ROGIE - Le président L. DESAEGER - J.B. DREESEN - Rédacteur en chef W. BOSTEELS - Président d'Honneur J.C. LIENART - A. DEVREESE - A. JACOBS - Secrétaire N. VANSTEENKISTE.



AANSTEKER BRIQUET

80,- BEF

+ 35,- BEF verzendingskosten

+ 35,- BEF frais d'envoi

Westdiep terug in Zeebrugge

Na een opdracht van meer dan twee maanden in de Adriatische Zee meerde vrijdag 2 april 1993, onder ruime publieke belangstelling, de Westdiep opnieuw af in zijn thuishaven Zeebrugge.

Een «Mayday Call» van het Amerikaanse jacht SCHEHERAZADE, een in nood verkerend vaartuig, was de oorzaak van een kleine vertraging.

De Westdiep sinds 6 januari met opdracht Sharp Fence heeft 507 koopvaardischepen gekontroleerd en 42 boardings uitgevoerd. Omwille van haar uitstekend werk werd de Westdiep gelauwerd door de Italiaanse Divisieadmiraal Polleggrimo, bevelhebber van het WEU - eskader, met de titel «Guinness in Sharp Fence».

Voor de commandant van de Westdiep X. Coucke en zijn bemanning «Well Done».

Le retour du Westdiep à Zeebrugge

Après une mission de plus de 2 mois en Mer Adriatique, le F911 Westdiep, accueilli par un public enthousiaste, s'est amarré à Zeebrugge le vendredi 2 avril 1993.

Un «MAYDAY Call» du yacht américain SCHEHERAZADE en difficulté, a légèrement retardé l'arrivée du navire à son port d'attache.

Dans le cadre de l'opération «Sharp Fence», le Westdiep a depuis le 6 janvier 1993 contrôlé 507 navires et effectué 42 «boardings».

Pour l'excellent travail fourni par le navire, le Chef de l'Escadre de l'UEO, l'Amiral de division italien Pellegrimo a décerné au Westdiep le titre de «Guinness in Sharp Fence». Au commandant du Westdiep X. Coucke et à tout son équipage Bravo Zulu; «Well Done»!



OPERATIONELE OPDRACHTEN - CAMPAGNES OVERZICHT

De M915 ASTER onder bevel van 1LZ M. RENQUET heeft, teneinde het magnetisch en acoustisch signatuur van het schip te bepalen, metingen uitgevoerd op de DG-range in de periode van 08 tot 12 MAR 93. Het schip legde aan in de haven van Hellevoetsluis voor een routinebezoek van 08 MAR 93 tot 12 MAR 93.

De F910 WIELINGEN onder bevel van KVK E. VERBRUGGHE heeft, teneinde bij te dragen tot de maritieme vorming van de leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen een trainingscampagne uitgevoerd in de Noordzee, het Kanaal, de Atlantische oceaan en de golf van Biskaye van 01 MAR 93 tot 16 MAR 93. Hij legde aan te Vigo van 08 MAR 93 tot 11 MAR 93 voor een routinebezoek.

De F912 WANDELAAR onder bevel van KVK G. DE RUYTER heeft, met als opdracht bij te dragen tot de maritieme vorming van de leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen een trainingscampagne uitgevoerd in de Noordzee, het Kanaal, de Atlantische oceaan en de golf van Biskaye van 17 MAR 93 tot 02 APR 93. Hij legde aan te Vigo van 24 MAR 93 tot 27 MAR 93 voor een routinebezoek.

De F913 WESTHINDER onder bevel van FKP SBH W. GOETHALS heeft, teneinde de operationele gereedheid te verhogen deelgenomen aan een Nederlands Operational Sea Trainings (NOST) van 22 FEB 93 tot 25 MAR 93. Hij legde aan te Portland van 22 FEB 93 tot 25 MAR 93 voor een routinebezoek.

De A958 ZENOBE GRAMME onder bevel van EDV. A. VIT-TONE heeft, teneinde de algemene gereedheid te verhogen en bij te dragen tot de vorming van de leerlingen OCA een trainingscampagne uitgevoerd in de Noordzee en het Kanaal van 02 APR tot 09 APR 93. Het schip legde aan te FECAMP van 04 APR 93 tot 06 APR 93 voor een routinebezoek.

De A958 ZENOBE GRAMME onder bevel van EDV A. VIT-TONE heeft, teneinde de algemene gereedheid te verhogen en bij te dragen tot de vorming van de leerlingen DETINAV, een trainingscampagne uitgevoerd in de Noordzee van 04 MEI 93 tot 13 MEI 93. Het schip legde aan in TERSCHELLING van 08 MEI 93 tot 11 MEI 93 voor een routinebezoek.

De M922 MYOSOTIS onder bevel van 1LZ C. SCHAEVERBEKE en DE M921 LOBELIA onder bevel van 1LZ E. NONNEMAN hebben, om de operationele gereedheid te verhogen, deelgenomen aan de oefening «BLUE HARRIER» tijdens de periode van 20 APR 93 tot 28 APR 93 in de Baltische Zee en Skagerak. Zij legden aan in Frederica en te Aarhus voor een routinebezoek.

De M924 PRIMULA onder bevel van 1LZ CARDIJN heeft, teneinde het magnetisch en akoestisch signatuur van het schip te bepalen metingen uitgevoerd op de DG-range tijdens de periode van 17 MEI 93 tot 20 MEI 93. Hij legde aan te Hellevoetsluis van 17 MEI 93 tot 20 MEI 93 voor een routinebezoek.

De F913 WESTHINDER onder bevel van FKP SBH W. GOETHALS heeft, in opdracht het nieuwe vuurleidingsprogramma te valideren, deelgenomen aan life schietoefeningen 100 mm en NSS (7P) in het kader van DESEX 93 onder OPCON van CTG 501.01. Hij legde aan in de volgende havens:
van 05 MEI 93 tot 07 MEI 93: HAMILTON (Bermuda) routine
van 13 MEI 93 tot 17 MEI 93: GALVESTON (Texas) niet-officieel
van 22 MEI 93 tot TBS: ROOSEVELT ROADS (i.a.w. WPP DESEX 93)
van 29 MEI 93 tot 01 JUN 93: SAN JUAN (Puerto Rico) routine.

De M908 TRUFFAUT onder bevel van VTZ M. ROHART zal, teneinde het trainingsniveau van de leerlingen OCA, de leerlingen Ecole Navale en van de bemanning op een hoger peil te brengen, deelnemen aan de trainingscampagne «GANTS BLANCS» van 10 MEI 93 tot 28 MEI 93. Hij zal routineaanleggen te Brest van 09 tot 10 MEI 93, te CADIZ van 17 tot 21 MEI 93 en te Brest op 28 MEI 93.

Tijdens de periode van 01 FEB 93 tot 30 APR 93 hebben de M476 MERKSEN, de A950 VALCKE en de A998 EKSTER visserijwachtopdrachten uitgevoerd:

- uitgevoerde controles: 46
- vastgestelde overtredingen: 9



BEZOEK VREEMDE SCHEPEN VISITES NAVIRES ETRANGERS

— Het Smaldeel Standing Naval Force Channel (STANAV-FORCHAN) bracht een routinebezoek aan Oostende van 05 maart tot 14 maart 1993. Het Smaldeel is samengesteld uit 4 mijnenjagers staat onder bevel van Cdr. HILDESLEY T. en is ingescheept a/b «HMS HURWORTH»

Karakteristieken:

M39 HMS HURWORTH (GB)
Bevelhebber: Cdr. HILDESLEY
M858 HNLMS Hellevoetsluis (NL)
Bevelhebber: LTCDR KLEYWEGT
M1070 GOETITINGEN (GR)
Bevelhebber: LT DIRKS
M924 PRIMULA (BL)
Bevelhebber: LTCDR CARDIJN

WATERVERPLAATSING

750 ton

595 ton

463 ton

595 ton

AFMETINGEN:

60 × 10 × 3,4 m

51,5 × 8,9 × 3,8 m

47,1 × 8,3 × 3 m

51,5 × 8,9 × 3,8 m

BEM.

45 man

42 man

43 man

48 man

— Het Nederlands hydrografisch opnemingsvaartuig «HNLMS BUYSKENS» bracht een routinebezoek aan Gent van 19 tot 22 maart 1993.

Karakteristieken;

— Waterverplaatsing: 915 ton.
— Afmetingen; 60,0 × 11,2 × 4,0 m
— bevelhebber: LTCDR M.R. Gerding.
— Bemanning: 45 man
— internationale roepnaam: PAHB.

— De Nederlandse mijnenjager «HNLMS ALKMAAR» bracht een routinebezoek aan Oostende op 25 maart 1993.

Karakteristieken:

— Waterverplaatsing: 543 ton.
— Afmetingen: 51,5 × 8,9 × 3,8 m
— Bevelhebber: LTCDR H P M Caris.
— Bemanning: 43 man.
— Internationale roepnaam: PAEA

— De Duitse onderzeeboot «U9» bracht een routinebezoek aan Antwerpen van 29 maart tot 31 maart 1993.

Karakteristieken

— Waterverplaatsing: 134 ton
— Afmetingen: 48 × 4,7 × 4,5 m.
— Bemanning: 23 man.
— Bevelhebber: LV 1 Ch. Knop.
— Internationale roepnaam: DCCS

— Het Britse trainingsvaartuig «XSV Royal Volunteer» bracht een routinebezoek aan Brugge van 8 april tot 9 april 1993.

Karakteristieken

— Waterverplaatsing: 152 ton.
— Afmetingen: 24,5 × 6,5 × 2,5 m.
— Bemanning: 18 man.
— Internationale roepnaam: GXHK.
— Routine aanleggen van Amerikaans Smaldeel te Oostende van 8 april tot 15 april 1993.

Het Smaldeel was samengesteld met:

MCM 2 Defender
MCM 3 Sentry
MCM 6 Devastator
MCM 8 Scout

Karakteristieken

— Waterverplaatsing: 1312 Ton.
— Afmetingen:
68,3 × 11,9 × 3,7 m.
— Bemanning: elk 80 man.
— bevelhebbers:
LCDR D. Prothero
LCDR N. Kusomoto
LCDR J. Wallace
LCDR G. Hampton

— het Amerikaanse Amphibious Assault Ship «USS INCHON» bracht een routine bezoek aan Zeebrugge van 8 april tot 15 april 1993.

Karakteristieken

— Waterverplaatsing: 18300 Ton.
— Afmetingen:
183,7 × 31,7 × 9,7 m.

- Bemanning: 1277 man.
- Bevelhebbers: Captain W. YOUNG
- Internationale roepnaam: NOUD

— De Franse duikvaartuigen «FS Vulcain» en «FS Coralline» brachten een routinebezoek aan Brugge van 9 tot 14 april 1993.

Karakteristieken

M611 VULCAIN

- Waterverplaatsing: 505 ton
- Afmetingen: 41,6 × 7,5 × 3,8 m.
- Bemanning: 28 man.
- Bevelhebber: LDV Marechal.
- Internationale roepnaam: FYCL

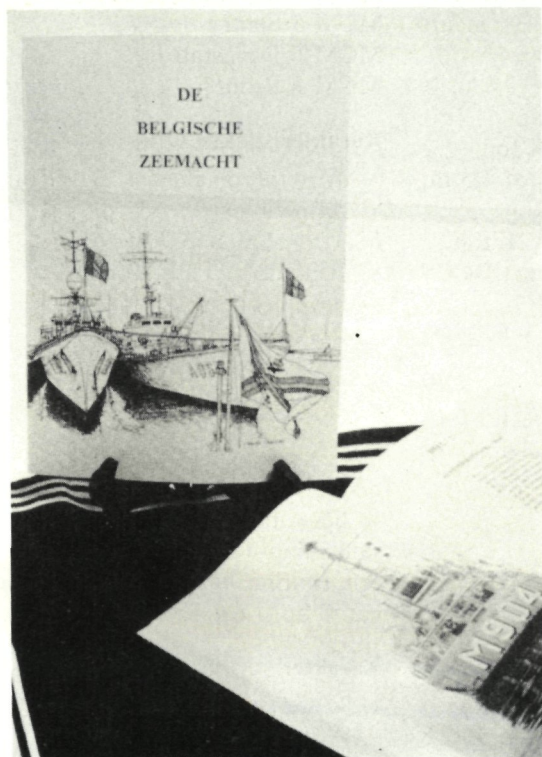
A790 CORALLINE

- Waterverplaatsing: 44 ton.
- Afmetingen: 21 × 4,5 × 1,1 m.
- Bemanning: 9 man.
- Bevelhebber: Maitre-principal Huchet.
- Internationale roepnaam: FYSR.

- Het Britse logistiek landingsschip «RFA Sir Galahad» bracht een niet-officieel bezoek aan Zeebrugge van 23 tot 25 april 1993.

Karakteristieken

- Waterverplaatsing: 8585 ton.
- Afmetingen: 140,5 × 19,5 × 4,3 m.
- Bemanning: 49 man.
- De B-compagnie van 40° commando is ingescheept aan boord.
- Internationale roepnaam: GABN.



De Belgische Zeemacht

G. SCHOONVAERE

172 bladzijden boordevol Zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 BEF + 50 BEF portkosten *enkel* door gekruiste check.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

MET RUST

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel succes toe.



KVK S. DE BEUKER



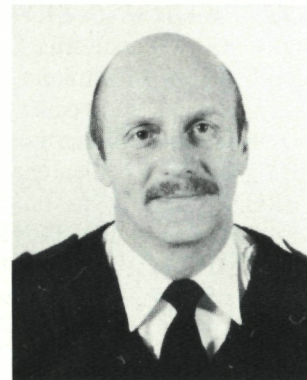
ILZ J. CEULEMANS

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



IMC R. FAYT



KMT R. VANDEVELDE

ILZ E. VERCOUTER

1OM G. CAMBIER

1OM A. SPIESSENS

1MC O. VANDEVELDE

1MC J. VAN LIEFFERINGE

MET LEEDWEZEN MELDEN WIJ U HET OVERLIJDEN VAN



C'EST AVEC BEAUCOUP DE REGRETS QUE NOUS VOUS FAISONS PART DU DÉCÈS DE

2VZ D. BAUTERS

2MR L. LIPPENS

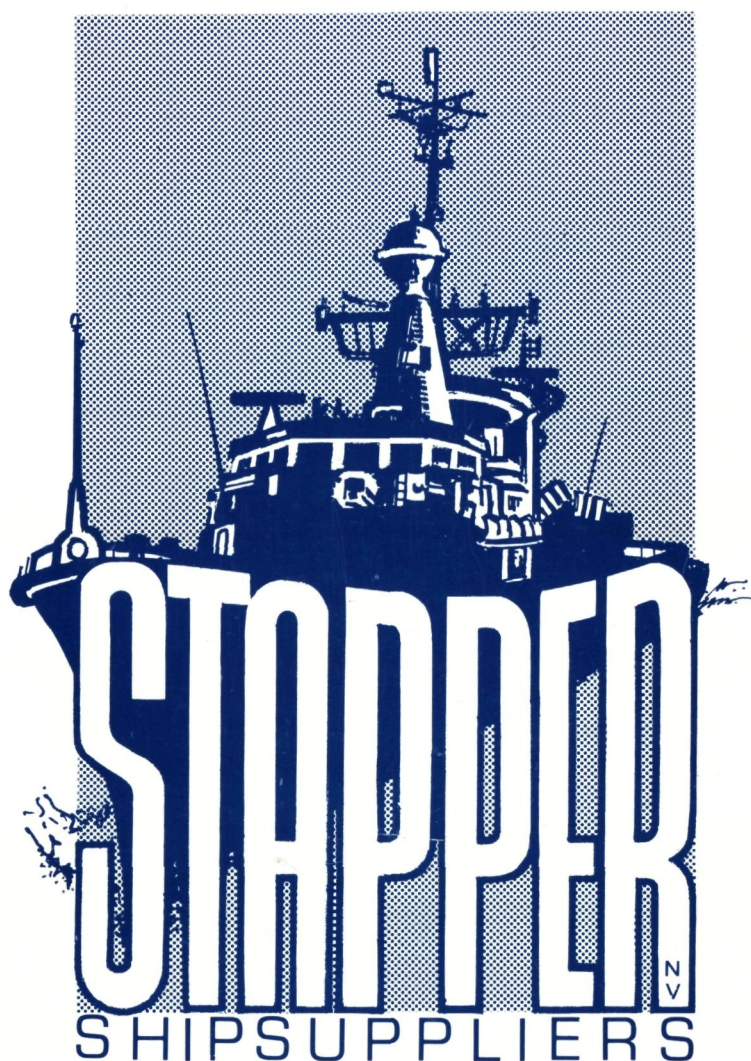
QMT (e.r.) E. HANQUIER

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
BAERT H. - HASSELT
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHIS B. Eerste Meester - BREDENE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
COLLETTE J.M. Premier Maître Chef - OOSTENDE
COURTENS F. Oppormeester - OOSTENDE
DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre)
- BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - WATER-
LOO
DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (R) - OVERIJSE
DEMULDER A. - GENT
DEROO J. - GENT
DESAEGER R. - Capitaine de Frégate - BRUXELLES
DE TREMERIE G. Luitenant-ter-zee 1 Kl (b.d.) - OU-
DENBURG
D'HAEYER H. - CONNEUX
DHONDT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXEL-
LES
D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXEL-
LES
DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
OOSTENDE
DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
FRANCKX M. Colonel (e.r.) - BRUXELLES
FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.)
- OOSTENDE
GELDOLF M. - HASSELT
GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
HEILMAN Ch. - OOSTENDE
HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
HOUSSEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re
Cl. (Hre) - BINCHE
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
LEJUSTE R. - RENAIX
LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
LUYTEN L. Ere-luitenant-ter-zee 1 Kl - WILRIJK
MATTON R. Geneesheer-Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANT-
WERPEN

MEULEMANS J. - GEEL
MICHIELENS M. Erekwartiermeester - St. AN-
DRIES
MORANDI M. - CHATELET
MOULART Ph. - Capitaine de Frégate (Hre) -
BRUXELLES
NAUDTS J. - OOSTAKKER
NVOZMK - GEEL
PEETERS A. - ST. NIKLAAS
PINTELON J. Korvetkapitein (R) - LENNIK
PIRONGS P. - TONGEREN
POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
PRIGNEAUX R. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (e.r.)
- HALTINNE
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
REMY F. - LANEFFE
ROGIERS M. - BRUXELLES
SACRE A. Kwartiermeester (b.d.) - BEVEREN-WAAS
SAUVAGE E. - BERCHEM
SAUWEN J. - BRUXELLES
SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
SERGEANT J. - EEKLO
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
TERMOLLE P. - BINCHE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THYS R. - EDEGEM
VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
VAN ESSCHE R. - LONGEVILLE
VAN EYLL B. - HASSELT
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1 Kl (R) - ANT-
WERPEN
VAN HECKE L. - VILVOORDE
VANHEE H. - LEFFINGE
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
ANTWERPEN
VAN DEN BULCKE S. - EVERBERG
VAN DER STAPPEN R. - KEERBERGEN
VERSCHOORIS M. - BRUXELLES
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE
WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
WAUTERS L. - HOESEL
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 14 mei 1993
Clôturé à la date du: 14 mai 1993



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72